الجامعة اللبنانية

كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية

العمادة



مرفأ بيروت بين أهمية تنظيم الواقع الإداري والآفاق الاستراتيجية والاقتصادية

تقرير حول أعمال التدريب في إدارة واستثمار مرفأ بيروت في المدة الزمنية

أعدّ لنيل شهادة الماستر المهني في العلوم السياسية– قسم التخطيط والإدارة"

إعداد:

رولا مظلوم

لجنة المناقشة

الدكتور مجتبى مرتضى	الأستاذ المشرف	رئيسًا
الدكتور أمين لبوس	أستاذ مساعد	عضوًا
الدكتور عادل خليفة	أستاذ	عضوًا

2020

الجامعة اللبنانية غير مسؤولة عن الآراء الواردة في هذا التقرير وهي تعبر عن رأي صاحبها فحسب.

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى أمي وأبي وأخوتي

إلى بناتي العزيزات

إلى كل من دعمني ووقف بجانبي إلى ما وصلت عليه

الشكر

أتقدم بالشكر لله أولًا

وإلى إدارة الجامعة اللبنانية أساتذة وموظفين،

وإلى الدكتور المشرف مجتبى مرتضى وإلى كل من الدكتور أمين لبوس والدكتور عادل خليفة،

كذلك إلى كل من ساهم في إنجاز هذا التقرير

المقدمة

تشكل المرافئ البحرية العمود الفقري للتجارة الخارجية للدولة وبواباتها على العالم الخارجي، كما أنها الحلقة الأساسية في سلسلة النقل المتعدد الوسائط، هذا بالإضافة إلى دورها الحيوي في دفع عملية التنمية الاقتصادية للدولة. وفي الوقت الحالي، يشكل النقل البحري ثورة مهمة، فهناك ازدياد في الطلب على نقل المواد الخام والحاويات بأكثر من الزيادة في المعروض من حمولات السفن، ويعود ذلك إلى أن الصين هي الدافع والمحرك الأساسي في النمو الاقتصادي في العالم، حيث سميت بأنها مصنع العالم[1].

إن وجود المرفأ على المدن الساحلية يميزها عن باقي مناطق الدولة، إذ إن الاعتماد الأساسي لنمو البلد يقوم على تطويره. حيث يشكل العامل المهيمن على المستوى المحلي والإقليمي والدولي، وتشكل المدينة درجة عالية من التمركز وتكون ذي مرونة عالية للطلب الداخلي وذي نسبة من الديناميكية. فجاءت العولمة معها التطور التكنولوجي لفتح أفاق جديدة من التقدم وجعل ارتباطها وثيق مع القطاعات الأخرى، بهذا قد أحدثت تداخلًا إقليميًا من خلال إمكانية الوصول ووجود البر مع البحر يشكل عاملًا مهمًا ذو تأثير مكاني على نقاط عدة مع أهمية كفاءة البنية التحتية.

بالإضافة إلى أن الأهمية والأثر الاقتصادي لمدن المرافئ يتركز بكون أن ما يوفره المرفأ من أيدي عاملة وحركة الملاحة لنقل السلع والحاويات يشكل نقطة العبور إلى المدينة ومن ثم الدولة، الذي يؤثر في التحسن الاقتصادي خاصة وإن كانت المرافئ على نقطة وصل بين عدة دول لا يوجد بها مرفأ بحري.

أما مرفأ بيروت يعتبر من أهم المرافئ على البحر الأبيض المتوسط خاصة بوجود الترانزيت واستقباله لعدد كبير من المستوعبات ويشكل نقطة عبور نحو بعض دول الشرق الأوسط، فهو أيضًا يشكل مرفأ ذو أهمية بمرفأ حيفا وبعض المرافئ الأخرى في منطقة الشرق الأوسط.

---

[1] حسين سعد– فوز عبد علي، **الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته**، مجلة الخليج العربي، المجلد 47، العدد 1-2، 2019، ص 355.

أهمية التقرير

تبرز أهمية التقرير في إلقاء الضوء على سير العمل في المرفأ من جهة الحركة وعلى أهميته الاقتصادية الحالية والمستقبلية قبل وبعد انفجار المرفأ في 4 آب 2020 بالنسبة للاقتصاد اللبناني من خلال:

-توضيح دور إدارة مرفأ بيروت من كل النواحي.

-أهمية مرفأ بيروت بالنسبة للموقع الجغرافي والجيبوليتيكي بالنسبة لباقي الموانئ الموازية له في منطقة الشرق الأوسط.

-مستقبل مرفأ بيروت في ظل الوضع الحالي خاصة بعد انفجار المرفأ.

ومن هنا يمكن القول، أن أهمية الدراسة تكمن في كونها تتناول موضوعًا غايةً في الأهميّة، ألا وهو مرفأ بيروت، من حيث تسليط الضوء على عملها كمثل واقعي لمعرفة الواقع التجاري في لبنان.

أسباب اختيار الموضوع:

وقع الاختيار على مرفأ بيروت لأنه لأنها جزء من المؤسسات الإدارية والتجارية، ويقع مركز هذه المؤسسة في منطقة بيروت، حيث قمت بالتدريب عن طريق جمع المعلومات من قبل الموظفين وبعض المعلومات الصحافية، بالإضافة إلى بعض التقارير الإخبارية وموقع مرفأ بيروت الرسمي، للاطلاع على كافة أعمال المرفأ بعد انفجار المرفأ في آب الماضي[1].

كما وتعاونت مع بعض الموظفين من أجل الحصول على كافة المعلومات المتعلقة بموضوع التقرير خلال تواجدي على أرض المرفأ.

أما دوافع اختيار هذا الموضوعي هي:

---

[1] - BBC News ، **انفجار 4 آب**، تاريخ الدخول: 3-5-2021:
https://www.bbc.com/arabic/53682305

الأول: المنهجية المعتمدة في الجامعة اللبنانية، والتي تفرض الخضوع لفترة تدريبية في إحدى الإدارات أو مؤسسات الدولة ضمن برنامج الماستر، وإعداد تقرير حول موضوع التدريب.

الثاني: انفجار المرفأ وما سببه من وضع اقتصادي وسياسي سيء في ظل الواقع المتدهور في لبنان منذ تشرين الأول عام 2019 ومرورًا بالوباء العالمي كورونا وليس أخيرًا انفجار المرفأ في 4 آب 2020 وما رافقه من تطورات سياسية سلبية على كل النواحي.

سبب اختيار المؤسسة محل التدريب:

يعتبر مرفأ بيروت المرفأ الأساسي في لبنان، وهو مؤسسة عامة ذات طابع خاص، ويساهم في تخفيف البطالة من خلال استخدام العمالة والموظفين، ويساهم في إمداد خزينة الدولة من الأرباح السنوية التي يجبيها والتي تساهم في تحسين الدخل الوطني.

نوع التدريب:

علاقته باختصاص الطالب:

ينسجم هذا التقرير مع الاختصاص الأكاديمي والمواد النظرية التي تلقيتها في الماستر 2 تخطيط وإدارة، ويعكس واقع الإدارات والمؤسسات العامة بشكل عملي لذلك فهو يأتي تطبيق لما تم دراسته نظريًا.

الإشكالية موضوع الدراسة:

إن الإشكالية موضوع الدراسة هي الأساس في فهم أهداف وأهمية البحث، وبناءً على ما سبق، تطرح عدة أسئلة مرافقة للإشكالية المطروحة:

1. ما هي أهمية مرفأ بيروت؟ وما هي المعوقات أمام تطور العمل في المرفأ؟
2. هل هناك تضارب بين الأجهزة الأمنية المتعددة؟ ما نوع الرقابة على عمل هيئة مرفأ بيروت؟
3. انفجار المرفأ وتأثيره على الواقع الاقتصادي والإداري على الخزينة؟ أي من العقود أنسب في إعادة الإعمار؟

أما الإشكالية الرئيسية المطروحة فهي:

ما هي أهمية مرفأ بيروت بالنسبة للواقع الإداري والأفاق الاستراتيجية والاقتصادية بعد انفجار المرفأ؟

منهجية الدراسة:

من أجل الوصول إلى هدف البحث والإجابة عن الإشكالية التي طرحت، فإنه سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، لوصف وتحليل واقع المؤسسة محل الدراسة وتحليل آلية العمل الإداري فيه.

حدود الدراسة:

تتمثل حدود الدراسة في مرفأ بيروت على الشكل التالي:

الحدود الزمنية: من كانون الأول 2020 حتى شباط 2021

الحدود المكانية: بسبب الوضع المأساوي للمرفأ لم يكن بالإمكان التواجد دائمًا في المرفأ بسبب التحقيقات التي تجرى والدمار الهائل الذي خلفه الانفجار.

أقسام الدراسة

التزامًا بالمنهجية المقررة للبحث العلمي لطالب الدراسات العليا– مهني، وجوابًا على الإشكالية سيتم تقسيم البحث إلى قسمين:

القسم الأول: آلية العمل الإداري في إدارة واستثمار مرفأ بيروت

القسم الثاني: مرفأ بيروت واقع متردي وإمكانيات وإعدة

الخاتمة

الملاحق

الفهرس

القسم الأول: آلية العمل الإداري
في إدارة واستثمار مرفأ بيروت

لطالما كانت تجارة الأعمال الدولية العصب المركزي للتبادل التجاري العالمي على طول الحدود الدولية. وتعتبر هذه العمليات في جميع أنحاء العالم حيوية للدول ومنها لبنان، لأنها توفر دفعًا لاقتصادنا وتوفر تنويع المنتجات في الأسواق اللبنانية. لكن ليس هذا هو الحال في الوقت الحاضر حيث مؤسسات الدولة اللبنانية تعاني من الفساد وخاصة الميناء اللبناني ومديرية الجمارك.

وعليه سيتم الحديث في **المبحث الأول** عن المؤسسة محل التدريب وهي مرفأ بيروت، في **المبحث الثاني** سنتحدث عن المشاكل التي يعاني منها مرفأ بيروت.

المبحث الأول: وصف المؤسسة محل التدريب

مرفأ بيروت هو المنفذ الرئيسي في لبنان، يقع على ساحل البحر الأبيض المتوسط شمال بيروت، إلى الغرب من نهر بيروت. كان يعتبر أنه من أحد أكبر الموانئ في شرق البحر الأبيض المتوسط [1].

وعليه سنطرح في **المطلب الأول** أهمية المرافئ البحرية وتناول تاريخ مرفأ بيروت، أما **المطلب الثاني** فتناول وصف مرفأ بيروت والهيكلية الإدارية في مرفأ بيروت.

المطلب الأول: أهمية المرافئ البحرية وتاريخ نشأة مرفأ بيروت

لا يمكن الحديث عن نشأة مرفأ بيروت دون المرور بأهمية ونشأة المرافئ البحرية حول العالم، فقسم هذا المطلب إلى فقرتين، تناولت **الفقرة الأولى** أهمية المرافئ البحرية، أما **الفقرة الثانية** فتناولت تاريخ ونشأة مرفأ بيروت.

---

1 - Ades and Di Tella (1997)، "**The New Economics of Corruption: A Survey and some new results"**، Political Studies، Vol. 45، Issue 3، p.p. 496 – 515.

الفقرة الأولى: أهمية المرافئ البحرية

تعتبر المرافئ البحرية هي مركز الحلقة في سلسلة النقل المتكامل وهي تربط البلاد بالعالم الخارجي.. أي وتعتبر من أساسيات التنمية نظرًا لما تحققه من موارد مالية كبيرة بالعملة الأجنبية. ومن منافعه للاقتصاد القومي:

– تحقيق إيرادات من العملات الأجنبية تؤدى إلى تحسين ميزان المدفوعات التجاري، وتساعد على دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، وخفض تكاليف البضائع المستوردة والسلع الاستهلاكية والمواد الخام، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة القدرة التنافسية للصادرات.

– كل ذلك يؤدي إلى تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء من النواحي الزراعية والصناعية والتجارية.

–تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتمويل برامج التنمية، ومنفذ لتجارة الدولة الخارجية.

–مورد من موارد الدولة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية والعوائد والأجور..

–تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة.

–تعتبر الموانئ من مشروعات راس المال الاجتماعي.

–تشغيل العمالة الوطنية وتدريبها(1).

الفقرة الثانية: مرفأ بيروت تاريخيًا

ذُكِر اسم مرفأ بيروت لأول مرة في الكتابات المتبادلة بين كل من الفراعنة والفينيقيين، والتي يعود تاريخها إلى القرن الخامس عشر قبل الميلاد. ومنذ العصر الروماني تشكلت هويته الاقتصادية، إذ عرف بكونه مركزًا تجاريًا واقتصاديًا مهمًا.

---

[1]– معهد لوجستيات الشرق الأوسط للتدريب middle east logistics institute، **الأهمية الاقتصادية للموانئ**، 2019-5-2، تاريخ الدخول: 2020-1-15 :www. middle east logistics institute.com

لكن بسبب الزلازل دمرت المستعمرة الرومانية عام 551 وبقيت على حالها حتى عام 635 وأعيد بناء المدينة ليصبح المرفأ مركز الأسطول العربي الأول.

أما في العصر الصليبي، فقد كان لميناء بيروت دور مهم في التجارة البحرية بين الشرق والغرب (خاصةً بين بيروت والمدن الإيطالية) واستمر كذلك حتى العصر المملوكي عندما كان الميناء الرئيسي لتجار التوابل.

أما في الحكم العثماني عام 1516، تراجعت الأهمية التجارية للمرفأ، لكن مع سماح النظام السياسي الجديد بالتجارة الحرة في عهد المتصرفية وتطور الملاحة البخارية بحلول القرن السابع عشر أصبح الوجهة الرئيسية لمنتجات الحرير التي كانت تمثل العمود الفقري للاقتصاد اللبناني حيث كانت تعمل ما لا يقل عن عشرة خطوط للملاحة البخارية بانتظام من مرفأ بيروت، وهكذا باتت بيروت مركزًا مهمًا في حركة الاستيراد والتصدير، ما أدى إلى تدفق السلع الأوروبية إلى السوق اللبنانية، والعكس صحيح(1).

وفي عام 1887 منحت الدولة العثمانية امتياز تأسيس المرفأ لشركة عثمانية من خلال إنشاء سد بحري لتوسيع وتطوير الميناء، أما عام 1890، تم إجراء عقد بين الجمارك والشركة صاحبة الامتياز والذي قضى بمنح هذه الشركة الحقوق الحصرية لخزن وعتالة البضاعة المارة عبر جمرك مرفأ بيروت، وبعد سنتين أي عام 1892، تم بموجب إرادة شاهانية تمديد الفترة الأصلية للامتياز 39 عامًا لتصبح 99 عامًا. وفي عام 1900 أحضرت المطابع إلى المرفأ لتحفيز صناعة النشر، فأصبحت بيروت مركزًا للصحافة العربية وحضنًا للمثقفين الذين يرغبون في إحياء الثقافة والقومية العربية الحديثة، وبذلك تضاعفت أهمية هذا الميناء البحري.

وفي 9\4\1914، تم الاتفاق مع حكومة السلطنة العثمانية على تحديد منطقة الحماية لمرفأ بيروت بالساحل الممتد بين مدينة جونية شمالًا ومحلة النبي يونس (الجية) جنوبًا، و في العام 1925، اتخذت شركة مرفأ وأرصفة وحواصل بيروت الجنسية الفرنسية.

1- نور علوان، **مرفأ بيروت المنكوب.. أهمية تاريخية واقتصادية لا بديل عنها**، 5-8-2020، تاريخ الدخول: 10-1-2021: https://www.noonpost.com/content/37872

وبعد ثماني سنوات أي في العام 1933 تم صدور قرار من المفوض السامي الفرنسي بالترخيص للشركة صاحبة الامتياز بإنشاء المنطقة الحرة.

بعد الحرب العالمية الثانية، أصبحت بيروت أهم ميناء عربي في شرق المتوسط يخدم العالم العربي، وفي عام 1925 انتقلت السيطرة على مرفأ بيروت إلى شركة فرنسية، ثم منح هذا الامتياز إلى شركة لبنانية عام 1960، وقد حددت مدة هذه الاتفاق بثلاثين سنة بحيث ينتهي أجله في 1990\12\31.

لكن أغلق الميناء وتوقفت الأنشطة التجارية ما بين عامي 1975 و 1990، بسبب الحرب الأهلية. وبعد انتهاء الحرب تم تنفيذ العديد من الخطط والاستثمارات لتجديد البنية التحتية للمرفأ وزيادة طاقته الإنتاجية مما يزيد من إيراداته وبالتالي يزيد من إيرادات الدولة. [1].

ومنذ اليوم الأول من عام 1991 عهدت الدولة بإدارة المرفأ للجنة وزارة مؤلفة من وزيري الدولة لشؤون النقل والموارد المائية والكهربائية. وبعد سنتين سنة 1993، عين مجلس الوزراء لجنة مؤقتة لإدارة استثمار مرفأ بيروت وعهد إليها الحلول محل اللجنة الوزارية السابقة ومتابعة إدارة واستثمار مرفأ بيروت وفقًا لأصول الاستثمار المتبعة في هذا المرفق الحيوي وتحت وصاية وزير النقل، وهذا النظام لا يزال متبعًا حتى تاريخه. وبعد عدة أشهر كانت المرحلة الأولى من مشروع توسيع وتأهيل المرفأ ضمن إعتماد مبدأ التمويل الذاتي أساسًا.

وفي عام 2004 تم التوقيع على عقد تشغيل محطة المستوعبات المستحدثة في مرفأ بيروت، وذلك بنتيجة مناقصة عالمية على شركة BCTS (Beirut Container Terminal Concertium)، والتي تولت التشغيل بموجب عقد مقاولة من الباطن لمدة عشر سنوات قابلة للتمديد خمس سنوات.

---

[1]– نور علوان، **مرفأ بيروت المنكوب.. أهمية تاريخية واقتصادية لا بديل عنها**، مرجع سابق.

وفي عام 2005 تم تجهيز المحطة برافعة رصيف STS رابعة ورافعتي باحات RTG ملحقتين بها وذلك لاستيعاب أول خط للمسافة تم استقطابه للمرفأ.

وبلغت حركة المستوعبات في المحطة في العام 2005 464،000 مستوعب نمطي أي بزيادة 28% مقارنة مع العام 2004.

وفي العام 2006 تم توقف المرفأ نتيجة حرب تموز لمدة شهرين عن العمل قد وصلت حركة المستوعبات خلال هذه السنة 600،000 مستوعب نمطي[1]، وتم في آخر السنة استقطاب حركة مسافة إضافية عبر المرفأ نتيجة التوقيع على عقد مع شركة [2] CMA-CGM، فتم تجهيز محطة المستوعبات برافعة رصيف [3] STS خامسة وبرافعتي باحات RTG [4] ملحقتين بها[5]..

مع بداية عام 2007 شهدت حركة المستوعبات زيادة كبيرة واستمرت خلاله حيث بلغت هذه الحركة في نهاية العام 947،000 مستوعب نمطي. ولاستيعاب هذه الحركة عمدت إدارة المرفأ إلى توسيع نطاق محطة المستوعبات بحيث شملت8 أرصفة وباحات إضافية مجهزة بمعدات المناولة المناسبة. كما باشرت مصالح الإدارة المختصة الإعداد لدراسات جديدة لتوسيع المرفأ واستحداث

---

[1] – يعدّ تمثيلاً أو تطبيقًا لصورة أو نوع تقليديّ

[2]-Compagnie Maritime d'Affrètement (**CMA** (and Compagnie Générale Maritime (**CGM**)

[3]- The **STS Code** of Ethics sets forth the governing principles, values, and beliefs shared by all members of **STS** ,as well as the ethical behavior and standards of conduct expected in conformance with these principles and beliefs.

[4]- **radioisotope thermoelectric generator**) **RTG** ,**RITEG** (is a type of nuclear battery that uses an array of thermocouples to convert the heat released by the decay of a suitable radioactive material into electricity by the Seebeck effect .This type of generator has no moving parts.

[5]– مريم خاروف، **آلية العمل الإداري في إدارة واستثمار مرفأ بيروت**، تقرير حول أعمال التدريب في إدارة واستثمار مرفأ بيروت في المدة الزمنية الواقعة بين 12\10\2017 وحتى 25\12\2017، أعدل لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق– قسم التخطيط والإدارة، الجامعة اللبنانية– كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية– الفرع الأول، 2019، ص. 6-7-8.

محطة مستوعبات ثانية فيه. في عام 2008 استقرت حركة المستوعبات على 945.000 مستوعب نمطي.

المطلب الثاني: وصف المرفأ والهيكلية الإدارية

يقسم هذا المطلب إلى فقرتين، **الفقرة الأولى** تناولت وصف مرفأ بيروت أما **الفقرة الثانية** فتناولت الهيكلية الإدارية للمرفأ.

الفقرة الأولى: وصف مرفأ بيروت

يقع مرفأ بيروت عند تقاطع خط الطول 35 درجة و57 دقيقة شرقًا وخط العرض 35 درجة و15 دقيقة شمالا ويشكل مركز التقاء للقارات الثلاث: أوروبا، أسيا، وأفريقيا، وهذا ما جعل منه ممرًا لعبور أساطيل السفن التجارية بين الشرق والغرب. وخلال السبعينات من القرن العشرين كان مرفأ بيروت أهم محطة للتجارة الدولية مع الدول العربية المحيطة وهو ما زال حتى اليوم يحتفظ بهذه الميزة التجارية.

في الوقت الحالي، تبلغ مساحة الميناء الإجمالية 1.2 مليون متر مربع ويتألف من 4 أحواض يتراوح عمقها بين 20 و24 مترًا، و16 رصيفًا و4 مستودعات للبضائع العامة و3 مستودعات لعمليات التجميع و3 مستودعات للسيارات ومستودع واحد للبضائع الحرة تبلغ مساحته 5231 مترًا مربعًا، إضافة إلى عدد من صوامع تخزين القمح التي اندثرت بفعل انفجار المرفأ[(1)].

يعتبر مرفأ بيروت من أكبر الموانئ البحرية في منطقة المتوسط، حيث يستطيع أن يستوعب أكبر السفن الحديثة، ويضم العديد من الشركات والبنوك، بالإضافة إلى اكتظاظ المراسي بمناطق

---

[1]– أمين حبلا، **مرفأ بيروت بين الأمس واليوم.. نهاية مؤلمة لشريان لبنان عبر القرون**، الجزيرة. نت 5–8–2020، تاريخ الدخول:

:2021–1–10 https://www.aljazeera.net/news/politics/

الجذب السياحي، وقد أدرجت صحيفة "نيويورك تايمز" المرفأ كأفضل مكان للزيارة وذلك عام 2009[1].

لعب المرفأ دورًا حيويًا وأساسيًا في معظم عمليات الاستيراد والتصدير اللبنانية، حيث تمثل البضائع التي تدخل إليه 70% من حجم السلع التي تدخل إلى البلاد بشكل عام.

وبحسب مؤشر "الأونكتاد" (لتقييم موصولية خطوط الشحن البحري)، وبناءً عليه احتل لبنان في العام 2018 المرتبة الـ38 من أصل 171 دولة برصيد 47.17 نقطة، أما إقليميًا، يحتل لبنان المرتبة السادسة، وهذا يدل على أن مرفأ بيروت من أفضل الموانئ أداءً على مستوى العالم والمنطقة، إذ يتعامل مع 300 ميناء عالمي وترسو فيه نحو 3 آلاف و100 سفينة سنويًا.

ونظرًا لموقعه الاستراتيجي، لعب المرفأ دورًا حيويًا وأساسيًا في معظم عمليات الاستيراد والتصدير اللبنانية، حيث تمثل البضائع التي تدخل إليه 70% من حجم السلع التي تدخل إلى البلاد، ووفقًا لوزارة الزراعة الأمريكية، يتم استيراد نحو 80% من إمدادات القمح في لبنان من المرفأ الذي تم تدميره.

وعدد السفن التي كانت ترسو في الميناء سجلت ارتفاعًا هامشيًا بنسبة 0.78% بلغ مجموعها 130 سفينة في يناير/كانون الثاني 2020، أما في خلال فترة الـ13 سنة الماضية، زادت إيرادات الموانئ من 89 مليون دولار عام 2005 إلى 313 مليون دولار عام 2017 مسجلة زيادة سنوية بنسبة 11.1% بينما زادت النفقات التشغيلية من 52 مليون دولار أمريكي في 2005 إلى 128 مليون دولار أمريكي في 2017، مسجلة معدل نمو سنوي مركب بنسبة 7.7%، ما يشير إلى أن نمو الإيرادات يتجاوز النمو في نفقات التشغيل، ما يعني ضمنًا ارتفاع الإيرادات[2].

أما فيما يتعلق بعام 2019 فبلغ إجمالي إيراداته نحو 200 مليون دولار، مقارنة بـ313 مليون دولار في 2018، واستمر هذا الانخفاض بنسبة 30.33% على أساس سنوي إلى 12.37 مليون

---

[1]- نور علوان، **مرفأ بيروت المنكوب.. أهمية تاريخية واقتصادية لا بديل عنها**، مرجع سابق.

[2]- نور علوان، **مرفأ بيروت المنكوب.. أهمية تاريخية واقتصادية لا بديل عنها**، مرجع سابق.

دولار في الشهر الأول من العام الحاليّ، وصاحبه انخفاض في إجمالي حجم البضائع المستوردة والمصدرة بنسبة 38% سنويًا ليصل إلى 36 طنًا، إزاء تراجع الطلب على الاستهلاك المدفوع بالأزمة الاقتصادية في البلاد. وتجدر الإشارة إلى أن عدد السفن التي ترسو سجلت ارتفاعًا هامشيًا بنسبة 0.78% بلغ مجموعها 130 سفينة في يناير/كانون الثاني 2020[1].

يتم تشغيل الميناء وإدارته من قبل هيئة ميناء بيروت. ويتم التعاقد من على عمليات محطة الحاويات مع كونسورتيوم خاص يسمى اتحاد محطات الحاويات في بيروت.

جدول 1: إنتاجية مرفأ بيروت مقارنة مع مرافئ المنطقة

إنتاجية مرفأ بيروت مقارنة مع مرافئ المنطقة

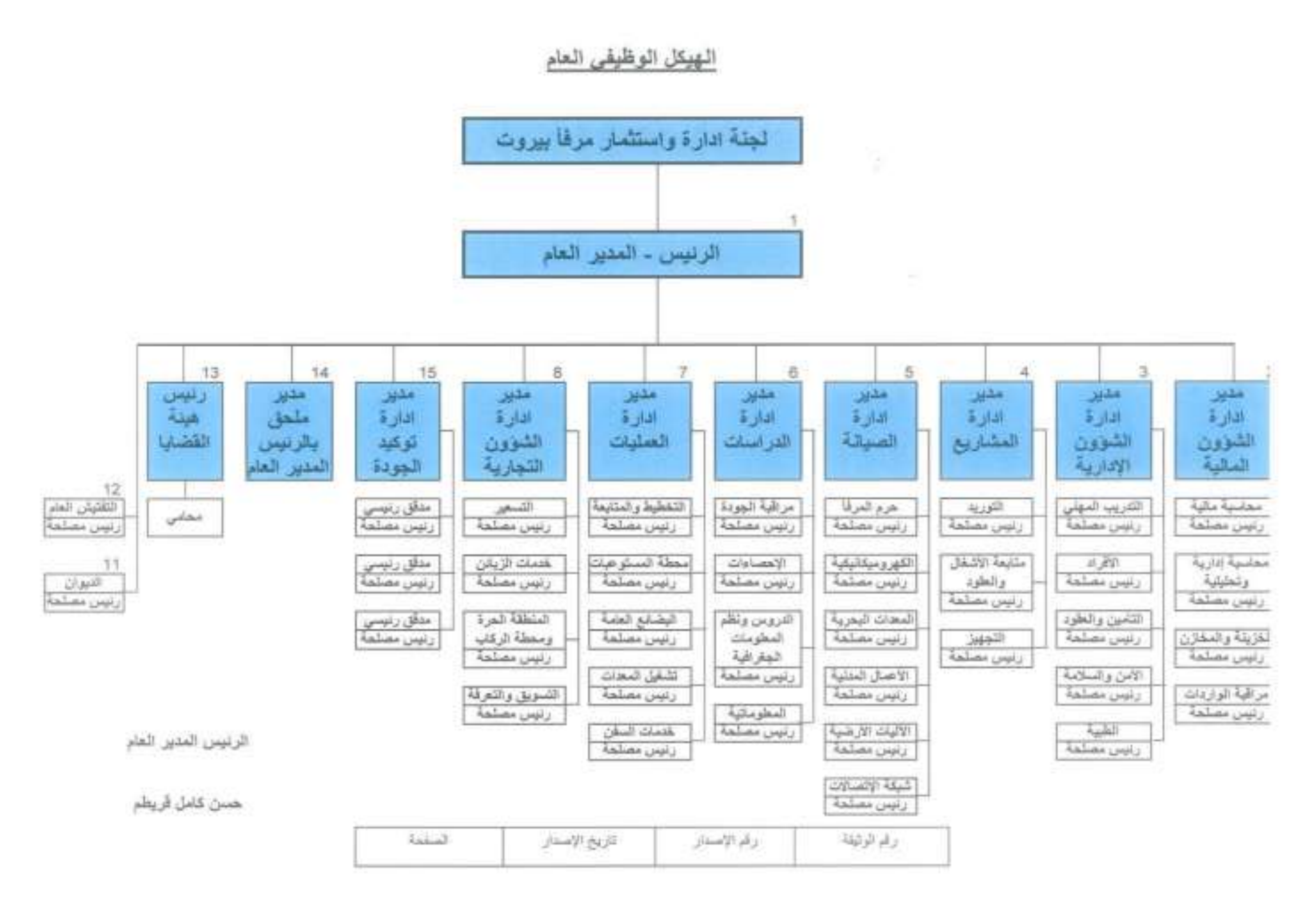
	معدل الحاويات في السفينة الواحدة 2018/06 - 2017/01	معدل الحاويات في السفينة الواحدة 2019/12 - 2018/07	عدد تحركات الناقلات في الساعة 2018/06 - 2017/01	عدد تحركات الناقلات في الساعة 2019/12 - 2018/07
بورسعيد	1343	1102	53,7	55,3
بيروت	1,011	1,031	48,3	45,9
مرسين	972	871	46,8	54,8
حيفا	1120	1024	43,8	44
بيرايوس	1116	1020	43	47,9
دمياط	750	744	3508	34,8
طرابلس	347	126	29,7	48,7
ليماسول	425	343	24,9	25,7

المصدر: البنك الدولي

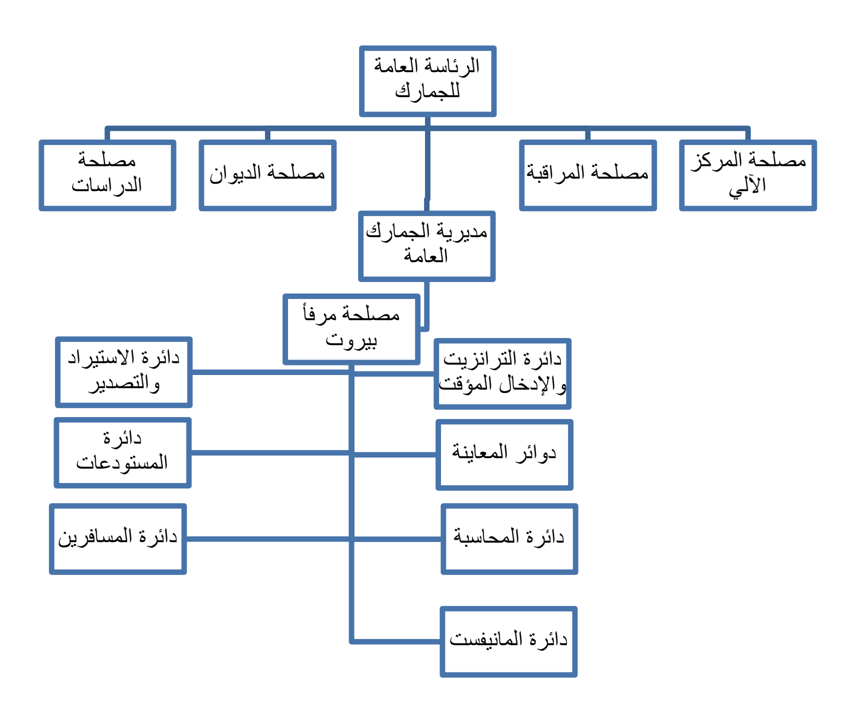
الفقرة الثانية: الهيكلية الإدارية في مرفأ بيروت والقسم الذي أجري فيه التدريب

تشكل الهيكلية الإدارية لأي مرفأ أهمية كبرى في فهم مدى تنظيم وواقع المرفأ.

[1]– نور علوان، **مرفأ بيروت المنكوب.. أهمية تاريخية واقتصادية لا بديل عنها**، مرجع سابق.



رسم توضيحي 1: الهيكل الوظيفي العام لمرفأ بيروت.



رسم توضيحي 2: الهيكل التنظيمي للجمارك

لجنة إدارة واستثمار مرفأ بيروت ومهمتها رسم السياسة العامة للمرفأ ويرئسها- رئيس مجلس إدارة. وهي تعتبر رأس الهرم الإداري.

-**المدير العام** وهو هنا يجمع بين مركز رئيس مجلس الإدارة والإدارة العامة- ومهمته المتابعة والإدارة المباشرة لإدارة المرفأ.

- **مصلحة الديوان** ملحقة بالمدير العام، تتألف من رئيس مصلحة الديوان، أمين سر- المديرية العامة، رئيس قسم فئة أولى، مراقب مركزي، معاون مراقب مركزي، أمين سر الديوان، أمين محفوظات، معاون أمين محفوظات، رئيس قسم العلاقات العامة والإعلام، مستخدم إعلام رئيسي، أمين سر مكتب، سائق موزع بريد، عامل تصوير مستندات، موزع مخابرات هاتفية، مستكتب، سائق، حاجب.

الإدارات الفرعية:وهي هيئة القضايا، الشؤون التجارية، العمليات، الدراسات،- الصيانة والمشاريع الشؤون الإدارية، الشؤون المالية، توكيد الجودة .يتولى رئاسة كل إدارة مدير يتابع شؤونها المعنية.

المصالح :تقسم كل إدارة إلى عدة مصالح يرأس كل مصلحة رئيس مصلحة وهذه- المصالح تضم باقي الأجراء من مختلف الرتب وبحسب الحاجة والضرورات العملية.

-إدارة الشؤون المالية:

يتولى إدارة الشؤون المالية في إدارة واستثمار المرفأ مدير مالي يتبعه مصالح، كل مصلحة لها دور وجميعها مرتبطة مع بعضها إلا أن عملية الدفع والقبض تتم فقط في مصلحة الخزينة.

- مصلحة المحاسبة المالية :

تتألف من رئيس مصلحة المحاسبة المالية، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم المحاسبة المالية، رئيس قسم الرواتب، رئيس قسم الضمان الصحي، محاسب ومعاون محاسب.

من مهام هذه المصلحة القيام بحسابات المرفأ من رواتب وتعويضات وسلف.. ..أي كل ما يتعلق بالموظف في الإطار المالي[1].

---

[1]- مريم خاروف، **آلية العمل الإداري في إدارة واستثمار مرفأ بيروت**، مرجع سابق، ص 40.

- **مصلحة المحاسبة الإدارية والتحليلية:**

تتألف من رئيس مصلحة المحاسبة المالية الإدارية والتحليلية، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم المحاسبة التحليلية، رئيس تكاليف محاسب موازنات.

مهامها : القيام بدراسات تحليلية لكل شيء يدخل إلى المرفأ ووضع موازنة مالية للمرفأ بالتنسيق مع مصلحة الإحصاءات.

- **مصلحة الخزينة والمخازن:**

تتألف من رئيس مصلحة الخزينة والمخازن، رئيس قسم المخازن، أمين مخزن رئيسي، أمين مخزن، مأمور مخزن، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم الخزينة(المدفوعات)، رئيس قسم الخزينة(الواردات)، أمين صندوق ومعاون أمين صندوق.

الخزينة هي صندوق المرفأ يتم دفع جميع رسوم وتعريفات المعاملات بها.

المخازن:يتم وضع جميع الاحتياجات اللازمة للإدارة(قرطاسية، مواد تنظيف)... ينسحب عبر نموذج يطلق عليه طلب تأمين مواد، يوقع عليه بالتسلسل الإداري.

-**مصلحة مراقبة الواردات:**

تتألف من رئيس مصلحة مراقبة الواردات، رئيس قسم مراقبة الواردات، مراقب الحركة البحرية، مراقب تعرفات رئيسي، مراقب تعرفات، معاون مراقب التعرفات، رئيس قسم المحفوظات، أمين محفوظات ومعاون أمين محفوظات. المعاملات تتم عبر الانترنت ودفع رسوم عبر المصرف، المرفأ أو بطاقة مصرفية. بعد خروج البضائع يتم مراقبة كل شيء يمر بالمرفأ ويتم دفع رسوم مرفئية.

-**إدارة الشؤون الإدارية:**

يتولى إدارتها مدير إدارة الشؤون الإدارية وهي مقسمة لعدة مصالح وكل مصلحة يوجد فيها قسم وكل قسم له وظيفته.

- **مصلحة الأفراد:**

يتولى إدارتها رئيس مصلحة الأفراد ورئيس قسم فئة أولى، هذه المصلحة مقسمة إلى عدة أقسام:

-**قسم شؤون الموظفين** :رئيس قسم شؤون الموظفين، مستخدم شؤون موظفين رئيسي، ومستخدم شؤون موظفين.

-**قسم شؤون العمال** :رئيس قسم شؤون العمال، مستخدم شؤون عمال رئيسي، ومستخدم شؤون عمال.

-**قسم متابعة الدوام والحضور**: رئيس قسم متابعة الدوام والحضور، مستخدم شؤون موظفين رئيسي، مستخدم شؤون موظفين . يعنى بشؤون دوامات الموظفين حيث يطبق في المرفأ نظام بصمة الإصبع للتأكد من الحضور والغياب من خلال مقارنة البصمات المسجلة على آلة (مكنة)البصم مع أذونات الخروج التي يتم إدخالها على برنامجoracle .

في نهاية الشهر تصدر تقارير بالحضور والغياب والتأخير صباحًا ومساءً وعدد أيام النقل التي تُرسل إلى إدارة الشؤون المالية لإجراء اللازم.

-**قسم المحفوظات** :رئيس قسم المحفوظات، أمين محفوظات ومعاون أمين محفوظات .كل موظف لديه ملف شخصي يتضمن وضعه الاجتماعي، سيرة ذاتية عن الموظف، دورات تدريبية، شهادات الإجازات على أنواعها، ملف الترقية والعقوبات، السلف والمساعدات المالية.

- **المصلحة الطبية** :رئيس المصلحة الطبية، طبيب عام، طبيب أسنان، طبيب- طوارئ وممرضة رئيسية، كما يوجد مستوصف للمرفأ للأمور الطارئة.

- **مصلحة التأمين والعقود** :رئيس مصلحة التأمين والعقود، رئيس قسم فئة أولى،- رئيس قسم التأمين، مستخدم تأمين رئيسي، مستخدم تأمين، رئيس قسم العقود، مستخدم عقود رئيسي، مستخدم عقود.

- **مصلحة الأمن والسلامة** :رئيس مصلحة الأمن والسلامة، رئيس قسم فئة أولى،- مفتش أمن وسلامة، رئيس قسم الأمن، رئيس فرقة حرس، رئيس دورية، سائق، خفير، رئيس قسم السلامة، رئيس فرقة إطفاء وإسعاف، مراقب أجهزة السلامة، معاون مراقب أجهزة السلامة، إطفائي/مسعف، سائق.

- **مصلحة التدريب المهني** :رئيس مصلحة التدريب المهني، رئيس قسم فئة أولى،- رئيس قسم التدريب الإداري، رئيس قسم التدريب الفني، مستخدم تدريب رئيسي، مستخدم تدريب .يتم إعداد دورات تدريبية للمدراء من قبل شركة ألمانية، كما يتم تأهيل وتدريب الموظفين بالتعامل مع شركات أجنبية أكثر خبرة للمستفادة . ويتم إجراء تدريب الموظفين حسب حاجتهم وبعد الاطلاع على تقرير

المدير التابع له الموظف .ويتم التدريب على جميع موظفي المرفأ على حساب الإدارة من أجل مساعدة الموظف على تطوير نفسه.

-**أمانة السر** :تتألف من أمين سر إدارة، أمين سر مكتب، مستكتب، عامل تصوير-مستندات، سائق وحاجب.

-**إدارة المشاريع**

وهي عبارة عن مصلحة التوريد ومصلحة متابعة الأشغال والعقود ومصلحة التجهيز يترأسها مدير يقوم بإدارة المشاريع.

- **مصلحة التجهيز** :يقوم بإدارتها رئيس مصلحة التجهيز، تقوم بتجهيز كتب- إرساء الصفقات لجميع المشاريع التي تعمل داخل المرفأ لبدء التنفيذ بالعمل داخل المرفأ.

- **مصلحة متابعة الأشغال والعقود** :متابعة أعمال الشركات والعقود التي تنفذ- بالمرفأ ويتم دفع الحسابات على مراحل .ويتم متابعة هذه الأعمال من قبل رئيس مصلحة متابعة الأشغال والعقود ومعاون مهندس فئة أولى ومعاون مهندس(كهرباء/ميكانيك/الكتروميكانيك)معاون مهندس مدني مستخدم عقود رئيسي ومستخدم عقود.

- **مصلحة التوريد** :يقوم عملها على التوريد الإداري والفني، يوجد عندها- سعات(ساعي)، تؤمن للمرفأ جميع الأعمال الإدارية والفنية واستيراد جميع الأمور(بنزين، مازوت، قرطاسية..)..

يقوم بهذه الأعمال رئيس مصلحة التوريد رئيس قسم التوريد الفني رئيس قسم التوريد الإداري مستخدم توريد رئيسي مستخدم توريد وساعي مورد.

-**إدارة الصيانة:**

- **مصلحة الكهروميكانية :**

تعنى هذه المصلحة بكل ما يختص التيار الكهربائي في المرفأ ككل(أو التقنيات الكهربائية والميكانيكية)، تتألف هذه المصلحة من المدير لإدارة الصيانة، رئيس مصلحة الكهروميكانيكية، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم الشبكة الكهربائية، رئيس قسم معدات مكافحة الحريق، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم الأعمال الميكانيكية، رئيس قسم المولدات، فني رئيس، معاون فني رئيسي وفني.

- **مصلحة المعدات البحرية((pilotage) :**

مساعدة السفن على الإدخال والإخراج ويتم الكشف على السنسول البحري(كاسر الموج البحري) وفي حال الحريق بأي سفينة يوجد jet pot مجهز لإطفائها. تتألف هذه المصلحة من رئيس مصلحة المعدات البحرية، رئيس قسم صيانة المعدات البحرية، فني رئيسي، معاون فني رئيسي، فني، غطاس، قبطان، رئيس بحارة، بحار رئيسي، بحار.

- **مصلحة الأعمال المدنية :**

تضم كل ما يتعلق بالتنفيذ والصيانة المختصة بالأشغال العامة وأيضًا بما يتعلق بأعمال التجارة والدهان والخشب والحديد.

تتألف من رئيس لمصلحة الأعمال المدنية، مهندس(مدني/معماري)، رئيس قسم صيانة الأبنية، فني رئيسي، معاون فني رئيسي، فني(مورق/بلاط/دهان/طرش)، ريس قسم فئة أولى، رئيس قسم الحدادة، رئيس قسم النجارة، فني رئيسي، معاون فني رئيسي وفني(نجار/دهان موبيليا/قزاز/لحام/حداد/سنكري.)

- **مصلحة صيانة حرم المرفأ :**

هي مسؤولة عن كل ما يتعلق بالبنى التحتية(المجارير)والأرصفة وأعمال السنكرية الأدوات الصحية.) رئيس مصلحة صيانة حرم المرفأ، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم التنظيفات ومكافحة القوارض، مراقب، جنيناتي، ناظر تنظيفات، عامل تنظيفات، رئيس قسم الأرصفة والطرق، رئيس ورشة، رئيس قسم البنى التحتية، فني رئيسي، معاون فني رئيسي، فني(مورق/نجار/باطون.)

- **مصلحة الآليات الأرضية**

تقوم بعمل الآليات (الآليات الشوكية والكهربائية)والسيارات داخل المرفأ من صيانة وتشغيل وتجهيز.... هي مسؤولة عن جميع الآليات الموجودة في المرفأ.

تتألف من رئيس مصلحة الآليات الأرضية، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم صيانة الآليات، رئيس قسم صيانة الرافعات الكهربائية، رئيس قسم محطة المحروقات، فني رئيسي ميكانيك/كهرباء، فني، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم سائقي الرافعات، سائق آليات/رافعة متحركة، سائق آليات/رافعة شوكية أو كهربائية، رئيس قسم سائقي الآليات، سائق.

- **مصلحة شبكة الاتصالات:**

تعنى هذه المصلحة بكل ما يختص بالاتصالات داخل المرفأ خطوط الهاتف fiber optic صيانة وامدادت network وكذلك مسؤولة أيضًا عن كل الإنارة داخل المرفأ التي يتم تشغيلها من خلال الكمبيوتر.

-إدارة الدراسات

- **مصلحة الدروس والنظم الجغرافية:**

يختص عملها بدراسة الأمور الهندسية في المرفأ من تعديل وإظهار الخرائط، وتنظيم دفاتر شروط الأمور الهندسية من أعمال وورش عمل والإشراف عليها. تتألف هذه المصلحة من رئيس مصلحة الدروس ونظم المعلومات الجغرافية، معاون مهندس فئة أولى، معاون مهندس، رسام هندسي.

- **مصلحة المعلوماتية:**

تختص ببرامج المرفأ المتعلقة بال software والhardware ، تجتمع مع الشركات للعمل ببرامج software و hardware بالمرفأ وذلك بالتنسيق مع الجمارك وكذلك تتابع عمل الشؤون التجارية والمالية، هي شبكة ترابط للمرفأ بأكمله. برنامج hardware مسؤول عن server ويوزع جميع ما يتعلق بأمور الإنترنت وبرامج المرفأ بأجمعها.

وأيضًا يختص عملها بصيانة أجهزة الكمبيوتر والطابعة. تتألف من رئيس مصلحة المعلوماتية، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم قاعدة البيانات والمعلومات، محلل معلومات، مدخل معلومات، مدخل بيانات، رئيس قسم البرمجة وتحليل النظم، محلل نظم، مبرمج، رئيس قسم تشغيل وصيانة النظم، مشغل رئيسي، مشغل.

لقد حاز مرفأ بيروت على الجائزة الذهبية كأفضل نظام معلوماتي حديث للمرافئ بعد أن تنافس مع 13 مرفأ عالمي .وقد حل مرفأ Portic Barcelona إسبانيا في المرتبة الثانية وقد حل مرفأ Jade Wesport ألمانيا في المرتبة الثالثة1 .

هذه الجائزة تمنحها المنظمة العالمية للمرافئ والموانئ IAPH وهي منظمة عالمية تضم نحو 312هيئة مرفئية مركزها طوكيو.

- **مصلحة مراقبة الجودة :**

يختص عملها بمراقبة جودة تنفيذ الأعمال ومدى تطابقها مع المواصفات تحت اشراف إدارة الدراسات. تتألف من رئيس مصلحة مراقبة الجودة ومعاون مهندس.

-مصلحة الإحصاءات:

تقوم باستلام البضائع والأدوية من المديرية التجارية وتسليمها، وكذلك إعطاء السفن المرسية واعدادها لمعرفة الإحصاءات المرفئية السنوية. تتألف هذه المصلحة من رئيس مصلحة الإحصاءات، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم الإحصاء، إحصائي رئيسي، إحصائي، رئيس قسم المكتبة، أمين مكتبة|.

-إدارة العمليات

- مصلحة التخطيط والمتابعة :

مسؤولة عن كل السفن القادمة وموقعها وماذا تحمل هذه السفن من خلال جداول موجودة عندهم .ويتم العمل بالتنسيق مع إدارة المشاريع ومصلحة التسويق والتعرفة لدراسة تعرفة المرفأ.

تتألف من مدير ادارة العمليات، رئيس مصلحة التخطيط والمتابعة، رئيس قسم التخطيط البحري، رئيس قسم تخطيط محطة المستوعبات والبضائع العامة، رئيس قسم المتابعة، محلل تخطيط، معاون محلل تخطيط.

- مصلحة محطة المستوعبات :

تقوم بتنسيق عمل المرفأ مع الشركة المشغلةBCTC

(Beirut Container Terminal Consortium) تتألف من رئيس مصلحة محطة المستوعبات، رئيس منطقة(أرصفة وباحات)، رئيس باحة أو رصيف، مستخدم تعداد ومستف.

- مصلحة البضائع العامة

مسؤولة عن كل العنابر(مستودعات على الأرصفة)والباحات والأرصفة، توزيع البضائع على العنابر والباحات والأرصفة.

تتألف من رئيس مصلحة البضائع العامة، رئيس منطقة(أرصفة ومستودعات)، رئيس مستودع أو رصيف، وزان قبان جسري، مستخدم تعداد، ناظر صالة معاينة، وزان/مسجل، ومستف.

- مصلحة تشغيل المعدات:

يتم تقديم طلب من الشركة للمصلحة، طلب ونش وسكترتيك من صيانة مصلحة الآليات الأرضية، يتم إرسالهم للعمليات لإرسالها للشركة وتقوم بمتابعة هذه العملية. هي مسؤولة عن كل المعدات في المرفأ لتشغيلها. تتألف من رئيس مصلحة تشغيل المعدات، رئيس قسم توزيع الآليات، رئيس قسم توزيع العمال.

- مصلحة خدمات السفن:

وهي مسؤولة عن توزيع المياه والمحروقات والكهرباء للسفن، تتألف هذه المصلحة من رئيس خدمات السفن، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم التموين، موزع مياه/موزع محروقات/موزع كهرباء، سائق، رئيس قسم للبيئة و مراقب بيئي.

-إدارة الشؤون التجارية

مصلحة التسعير:

11 41 قدم تسعير التعرفة للكونتينير، في حال تم وضع البضاعة في المرفأ وتم- تركها دون أخذها لمدة 6 أشهر وبعد هذا الوقت عاد لأخذها يتم الذهاب لمصلحة التسعير لمعرفة تسعير البضاعة.

تتألف من رئيس مصلحة التسعير، رئيس قسم التسعير، مسعر رئيسي ومسعر.

- مصلحة خدمات الزبائن :

كل سفينة تصل إلى المرفأ يتم إعلام المرفأ بوصولها بواسطة المانفيست يقوم العميل الجمركي بأخذ الأوراق ويقدمها لمصلحة خدمات الزبائن، ويشرح كل كونتينير ويتم مطابقة ذلك مع المانفيست من بعد ذلك يتم إرسالها لإدارة الجمارك ولا تقدم إدارة الجمارك بيان جمركي يدفع حسب البيان الجمركي وإخراج يدفع في صندوق المرفأ إيجار أرضية(تعرفة.)

تتألف من رئيس مصلحة خدمات الزبائن، رئيس قسم فئة أولى، رئيس قسم الإيداع والمانفيست، مراقب إيداع، معاون مراقب إيداع، مصفي مانفيست، رئيس قسم صالة البيع، مراقب وخبير معتمد لدى الإدارة.

-المنطقة الحرة في مرفأ بيروت:

في بداية الحرب الأهلية توقفت كافة العمليات في مرفأ بيروت والمنطقة الحرة والتي كانت تعتبر من أقوى وأهم منطقة تجارية في الشرق الأوسط. وبانتهاء الحرب الأهلية في التسعينات،

وضعت إدارة مرفأ بيروت استراتيجية جديدة تتمحور حول إعادة بناء ما تهدم واستعادة الدور الحيوي لمرفأ بيروت وللمنطقة الحرة فيه. وقبل انفجار المرفأ شكلت المنطقة الحرة جزءًا أساسيًا من مدينة بيروت ومن مرفئها واللذان لا يمكن تجاهل طبيعتهما المميزة وموقعهما الجغرافي الهام والقائم عند نقطة التقاء حضارات عدة.

أما قوانين المنطقة الحرة فتنبثق من مقررات مجلس الوزراء اللبناني بتاريخ 98/8/26. وتولي هذه الأنظمة الأهمية الأولى لتسهيل نقل البضائع من المنطقة الحرة واليها بالإضافة إلى تبسيط المعاملات والإجراءات[1] .

يسمح بإدخال البضائع أيا يكن نوعها أو منشؤها، إلى المنطقة الحرة، باستثناء ما هو محظر إدخاله منها قانونا وفقًا للمادة 219 من قانون الجمارك.

تعفى عمليات الترانزيت البحري من التصريح الجمركي.

أنشيء مركز جمركي موحد خاص بالمنطقة الحرة يتولى استلام كافة المعاملات الجمركية العائدة للبضائع المارة عبر المنطقة الحرة. مما ينتج عنه الإسراع بإنجاز المعاملات وتجنيب أصحابها عناء التنقل.

الإجراءات الواجب اتباعها من قبل المستثمر للحصول على رخصة استثمار في المنطقة الحرة يملأ صاحب العلاقة (تاجر، صناعي أو أخصائي خدمات) استمارة خاصة تبين المعلومات التالية : اسم الشركة أو المؤسسة ونوعية الأصناف التي تتعاطى تجارتها أو تصنيعها أو الخدمات المعروضة.

وترفق هذه الاستمارة بالمستندات الثبوتية التالية:

نسخة مصدقة عن السجل التجاري

نسخة مصدقة عن الإذاعة التجارية

نسخة عن نظام الشركة (للشركات فقط).

نسخة عن البطاقة الشخصية

---

[1]- إدارة واستثمار مرفأ بيروت، **المنطقة الحرةا القوانين والأنظمة**، 2013، تاريخ الدخول: 2021\1\19:
http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/free-zone-2/rules-and-regulations

بعد تقديم الاستمارة ومرفقاتها، تقوم الإدارة المختصة بدراستها وتبلغ صاحب العلاقة قرارها خلال أسبوعين من تاريخ التقديم. وفي حال القبول تحدد الإدارة موعدًا للمستفيد لتوقيع العقد ومن ثم تسليم المساحة المطلوبة.

-مباني وتجهيزات المنطقة الحرة

تتكون المنطقة الحرة من أربعة مبان حديثة:

-ثلاثة مبان صناعية: المبنين رقم 5 و 6 وتشكل مساحة كل منهما 4000 م م ويتضمن 52 مستودعًا بمساحة 200م للمستودع الواحد منها. 16 مستودعا في الطابق الأرضي بارتفاع 6، 5م والباقي موزع في الطبقتين الأول والثاني وبارتفاع يبلغ 4، 5 م بالإضافة إلى 5 مستودعات بمساحة 70 م م .

-أما المبنى رقم 2 يغطي حوالي 4000م م مساحة ويتضمن 38 مستودعًا بمساحة 200م م للمستودع الواحد منها 12 مستودعًا في الطابق الأرضي بارتفاع 6، 5 م والباقي موزع بين الطابقين الأول والثاني وبارتفاع يبلغ حوالي 4، 5م.

وهذه المباني الثلاثة جرى تصميمها بحيث تتطابق مع احدث التصاميم وبحيث يتم انتقال البضائع من والى المستودعات بكل سهولة. وكل مبنى من هذه المباني مجهز بمصعدين لنقل البضائع يتحمل كل مصعد 3 طن، ويصل إلى الطابق الأول والطابق الثاني منهما ممر عريض يعطي الرافعات الشوكيه الكثير من حرية الحركة. بالإضافة إلى مخارج الطوارئ وسلالم النجاة من الحريق والمجهز كل مبنى باثنين منهما.

أما المستودعات فمجهزة بلوحات كهربائية وأجهزة إنارة مستقلة وفيها أجهزة إلكترونية لكشف الحرائق متصلة بغرفة مراقبة مركزية[1].

-مبنى السوق الحرة

أنشئ المبنى رقم 3 على مساحة 2800م م بحيث يضم محلات السوق الحرة، ويتألف هذا المبنى من 4 طوابق بارتفاع 4، 5م لكل طابق وجدرانه الخارجية من الحجر الأبيض الصخري، وتعلو سقفه

1- إدارة واستثمار مرفأ بيروت، **المنطقة الحرة القوانين والأنظمة**، مرجع سابق.

قبه شفافة من الألمنيوم والبولي كربونايت تسمح بانسياب نور النهار الطبيعي.

- **محلات السوق الحرة**

كل المحلات مجهزة بأنظمة مستقلة للإنارة وتكييف الهواء ورصد الحرائق وإطفائها علاوة على التهوئة العامة للأقسام المشتركة ووجود سلالم خارجية للطوارئ ومصعدين لنقل البضائع حمولة 1، 5 طن لكل منهما. ويضم هذا المبنى 46 محلا مقسمة إلى مساحات عدة تتراوح من 75 م م إلى 150م م إلى 225م م إلى 300م م وذلك لتلبية مختلف احتياجات التجار ومتطلباتهم.

ويتألف كل من الطابق الأرضي والأول من 7 محلات أما الطابق الثاني يتألف من 10 محلات والطابق الثالث من 22 محل.

وفي 12 تموز من العام 2007 تم الافتتاح الرسمي للمنطقة الحرة اللوجستية في مرفأ بيروت. وشكل إنشاء المنطقة الحرة اللوجستية في مرفأ بيروت حدث هام في تاريخ المرفأ وهو يعتبر تلبية لحاجة اقتصادية أعربت عنها جهات عديدة في قطاع النقل في لبنان.

أما المستودعات اللوجستية فتقوم باستقبال البضائع الأجنبيّة الواردة من الخارج برسم المنطقة الحرّة، حيث يصار إلى إعادة تهيئتها وتوضيبها تسهيلًا لتسويقها، ومن ثمّ يصار إلى إرسالها بطريقة الترانزيت أو إلى إعادة شحنها إلى الخارج أو إلى وضعها عند الاقتضاء في الاستهلاك المحلي.

إن الاستثمار في هذه المنطقة مفتوح للشركات الخاصة التي تتعاطى الشحن أو الترانزيت أو التجارة الدولية بوجه عام، وقد قام لغاية الآن عدد من كبرى الشركات باستئجار مساحات في المنطقة الحرة وتشييد مستودعات حديثة عليها لهذه الغاية(1).

الرسوم والتكاليف:

حين وضعت إدارة واستثمار مرفأ بيروت التعرفة الجديدة للمنطقة الحرة أخذت بعين الاعتبار كافة الظروف العملية والتجارية والتنافسية الموجودة في المنطقة المحيطة فجاءت التعرفة الجديدة سهلة، واضحة ومنافسة لباقي التعرفات الدولية. إضافة إلى ذلك منحت إدارة واستثمار مرفأ بيروت حسمًا تشجيعيا وقدره 50 % على بدلات الأشغال المحددة في التعرفة سواء للمستودعات الصناعية أو لمتاجر السوق الحرة أو للباحات المكشوفة.

---

[1]- إدارة واستثمار مرفأ بيروت، **المنطقة الحرةا القوانين والأنظمة**، مرجع سابق.

-التكاليف والإجراءات المختصرة

إن بدلات استهلاك الطاقة الكهربائية والطاقة المائية هي نفسها البدلات التي تتقاضاها مؤسسات الكهرباء، والمياه عن الاستهلاك المحلي وبحسب عدادات كهربائية خاصة لكل مستودع مضافا إليها ما قيمته 10 % بدل خدمات إدارية.

كما وان بدلات استئجار المعدات جاءت زهيدة ورمزية لتتناسب مع سياسة الإدارة التشجيعية. واعتمدت الإدارة الحد الأدنى من الإجراءات الإدارية فأصدرت مستندا مشتركا مع إدارة الجمارك يستطيع بموجبه المستثمرون إدخال بضائعهم إلى المنطقة الحرة.

ومن التسهيلات المهمة إن المستثمرين يستطيعون مزاولة عملهم طيلة ساعات اليوم سواء ضمن الدوام الرسمي المحدد من السابعة صباحا حتى السادسة مساء أو خارجه[1].

- مصلحة التسويق والتعرفة:

في كل مرفأ يوجد تعرفة معينة خاصة بالسفينة التي تقف على الرصيف، يتم معرفة طولها ومساحتها والوقت لتحديد التعرفة وتسمى هذه التعرفة بالتعرفة المرفئية وهي تعرفة للكونتينير وللشركات. ويتم التسويق من خلال إقناع الشركات الأجنبية والعربية الداخلية والخارجية للتعامل مع المرفأ.

تتألف من رئيس مصلحة التسويق والتعرفة، رئيس قسم التسويق، مسوق خدمات، إحصائي، رئيس قسم التعرفة، مراقب تعرفة.

يتم تنظيم العلاقة بين إدارة واستثمار مرفأ بيروت ونقابة موظفي وعمال مرفأ بيروت من خلال عقد جماعي، ينظم هذا العقد شروط العمل وعلاقة الإدارة بأجرائها ويحدد دور النقابة في هذه العلاقات، ويلزم الإدارة والأجراء والنقابة التقيد بموجبات هذا العقد، وعدم إمكانية إجراء أي تعديل في أي مادة من مواده إلا باتفاق الإدارة والنقابة ومصادقة سلطة الوصاية. يتم من خلال هذا العقد تحديد شروط الاستخدام، تحديد الأجور، الإجازات، انتهاء الخدمة، تحديد الدوام والواجبات العامة، العناية الاجتماعية والطبية، فرض العقوبات والمرجع المختص، سلسلة الرتب والرواتب.

---

[1]- مريم خاروف، **آلية العمل الإداري في إدارة واستثمار مرفأ بيروت**، مرجع سابق، ص.9.

ويمكن إجراء تعديلات على العقد عندما يستلزم ذلك، ويتم وضع ملحق للتعديلات في العقد الجماعي.

الفقرة الثانية: القسم الذي أجري فيه التدريب

1- أجري التدريب في شركة السيد مهدي المقداد.

2- مدة التدريب: تم التدريب من شهر 1-1-2021 حتى 28-2-2021، أما بالنسبة للدوام فهو غير محدد بسبب أوضاع البلد الاقتصادية والمالية والصحية.

3- المسؤول في المؤسسة عن التدريب ودوره أثناء تنفيذ التدريب: المسؤول عن التدريب هو السيد أحمد حسين، والذي ساهم بشكل كبير في تقديم المساعدة الكاملة بكل ما يتعلق بالبحث والتدريب.

4- المقابلات التي أجريت أثناء فترة التدريب: أجريت العديد من المقابلات التي سيتم التحدث عنها في المبحث الثاني.

5- العلاقة مع العاملين في المرفأ: للأسف الشديد وبسبب وفاة الكثير منهم وحبس البعض الآخر لم يكن هناك احتكاك مباشر معهم.

6- الندوات والأنشطة العلمية أثناء التدريب:

لم يكن هناك أي ندوات أو أنشطة علمية أثناء فترة التدريب بسبب أعمال ترميم المرفأ أو ما تبقى منه.

7- بعض الأعمال والقوانين التي أطلعت عليها:

- تصديق نظام المرافئ والموانئ اللبنانية.
- القوانين والأنظمة المتعلقة بمنطقة السوق الحرة.

8- المشكلات التي واجهت الباحث:

واجهت البحث عدة مشكلات أهمها أن مرفأ بيروت هو مرفأ مدمر بشكل شبه كلي، وأن بعض الموظفين إما توفوا في الانفجار أو تم حبسهم تحت ذمة التحقيق، الأمر الذي شكل عقبة كبيرة أمام الباحث في التدرب بشكل صحيح ومنطقي. بالإضافة إلى المشكلات السياسية وصعوبة الدخول إلى المرفأ وتردد العديد من الموظفين بالإستجابة إلى الباحث في ظل الأوضاع السياسية الدقيقة التي حصلت بعد انفجار المرفأ.

كما شكلت أزمة إقفال البلد بسبب وباء كورونا مشكلة أخرى قد وقفت في وجه الباحث في التوصل إلى قراءة المعلومات والتدريب بشكل كامل دون انقطاع بسبب إقفال البلد عدة مرات.

9- **التسهيلات**: بسبب الصعوبة الواردة أعلاه لم يكن هناك أي تسهيل في المرفأ.

المبحث الثاني: الأعمال المنفذة خلال فترة التدريب

تناول هذا المبحث في **المطلب الأول** منه النشاطات المنفذة خلال فترة التدريب، وفي **المطلب الثاني** تم الحديث عن المهارات المكتسبة من هذه الفترة التدريبية، وكان في **المطلب الثالث** مع الإيجابيات والسلبيات التي رافقت الأعمال التدريبية .

المطلب الأول: النشاطات المنفذة

بدأت في المرحلة الأولى للتدريب بالاطلاع إلى المهام المنوطة للموظفين في مرفأ بيروت عن طريق المواقع الإلكترونية والمقابلات التلفزيونية السياسية والإخبارية. وسيتم الحديث في **الفقرة الأولى** عن مهنة الوسيط الجمركي ولوائح وإجراءات الاستيراد القانونية، وفي **الفقرة الثانية**، سيتم عرض المقابلات التي أجريت خلال التدريب.

الفقرة الأولى: مهنة الوسيط الجمركي والاستيراد القانوني

ستنقسم هذه الفقرة إلى قسمين حيث سيتم **أولًا** الحديث عن مهنة الوسيط الجمركي **وثانيًا** عن لوائح وإجراءات الاستيراد القانوني.

أولًا: مفهوم مهنة الوسيط الجمركي

قبل البدء في استخلاص النتائج من اجتماعنا مع وسيط الجمارك، يجب أن نبدأ بتحديد مهنته لشرح دوره في عملية الاستيراد الشاملة:

الجمارك سمسرة أو الوساطة الجمركية هي المهنة التي تنطوي على " تطهير" البضائع عبر الجمارك الحواجز ل المستوردين و المصدرين (عادة الشركات). وهذا ينطوي على إعداد الوثائق و/ أو البيانات الإلكترونية، وحساب ودفع الضرائب، الرسوم، والاتصالات تسهيل بين السلطات الحكومية والمستوردين والمصدرين. قد يتم توظيف وسطاء الجمارك من قبل أو منتسبين إلى وكلاء الشحن أو الشركات المستقلة أو خطوط الشحن والمستوردين والمصدرين والسلطات التجارية وشركات السمسرة الجمركية[1].

1– Rami Awwad, **The Loopholes Used by the Lebanese Importing Companies to Avoid Applying Standard Accounting Regulations**, sagesse university, faculty Of business administration and finance, a thesis submitted in partial fulfillment of the

من أجل أن يكون المندوب الجمركي محترفًا، يجب أن يكون لديه فهم كافٍ لمتطلبات التجارة وأنظمة الجمارك والتعريفات وجميع الإجراءات اللازمة التي تمنحه القدرة على تقديم المشورة والمساعدة المناسبة لعميله .نظرًا للطبيعة النابضة بالحياة وتعقيدات أنظمة التجارة الجمركية، سيجد المستورد أنه من المفيد والمفيد أكثر توظيف المخلص الجمركي لتسهيل عملية استيراد بضاعته بالكامل.

وهكذا يمكن أن نستنتج أن الوكيل الجمركي يعمل كحلقة وصل بين المستورد ودائرة الجمارك، وله دور أساسي في دورة الاستيراد .كانت المقابلة مع موظف الجمارك بالغة الأهمية لعلاقته التي لا غنى عنها ومعرفته الواسعة بما يجري في المرفأ اللبناني، فهم يعتبرون المحرك الذي يدير هذه الإجراءات اليومية. بدأت المقابلة بطلب وصف تفصيلي لإجراءات الاستيراد والتخليص القانونية، ثم انتقلنا للتحقيق في واقع وحجم الممارسات غير القانونية .وأود أيضا أن سئل عن الأطراف ذات العلاقة التي تسهل هذه التطبيقات، والأشعة تحت الحمراء الأثر الاقتصادي وتوصياته والتوقعات لمستقبل هذه الإجراءات.

ثانيًا: لوائح وإجراءات الاستيراد القانونية

تبدأ العملية برمتها بنية ورغبة المستورد لاستيراد البضائع والسلع من بلد معين. بشكل عام، يجب على المستورد التصريح عن البضائع المستوردة من خلال بيان جمركي مفصل. يجب أن يذكر البيان قيمة البضائع وبلد المنشأ وتصنيفه. Tيجب أنه قيمة البضائع المستوردة إلى بلادنا جاء على أساس أن قيمة الصفقة.

ويشمل السعر الذي يدفع في الواقع عندما الحدث الشرائية قد وقعت ويشمل أي اللاحقة الأخرى حساب المتكبدة حتى وصول البضائع للبنان، مثل شحنة الرسوم والتأمين سياسات.

وبالتالي، مطلوب الفاتورة الأصلية لإثبات القيمة الدقيقة للسلع المشتراة، وأية وثيقة أخرى في اتصال مع الشحن والتأمين الرسوم التي تكبدها فيما ل شحن البضائع [1].

Requirements for the Degree of the Master of Business Administration (MBA), 2014, p. 14.

[1]- Rami Awwad, **The Loopholes Used by the Lebanese Importing Companies to Avoid Applying Standard Accounting Regulations,** IBID, 60

ومع ذلك، يعد تصنيف مستند البضائع أو القائمة التفصيلية أمرًا ضروريًا إذا لم تتضمن الفاتورة الأصلية وصفًا تفصيليًا للبضائع التي سيتم شحنها. كما يجب توفير نسخة من بوليصة الشحن أو أي مستند بديل آخر للوسيط .بعد تقديم جميع المستندات والمرفقات اللازمة، يأتي الجزء الذي تتم فيه الإجراءات الجمركية الفعلية. وفقًا لموظف الجمارك لدينا، فإن مكاتب الجمارك لديها طريقتان لتنفيذ هذه الإجراءات .إما عن طريق تطبيق نظام نجم الآلي أو تنفيذ هذه الإجراءات دون تنفيذ نظام نجم الآلي. بعد شرحه التفصيلي لكلا التطبيقين، توصلنا إلى الأشكال التوضيحية التالية التي من شأنها تسهيل عرض عملياتها .بالنسبة للمكاتب الجمركية التي لا تطبق نظام نجم الآلي، تم إنشاء الشكل التالي لبيان الخطوات المتتالية للتخليص الجمركي الكامل .

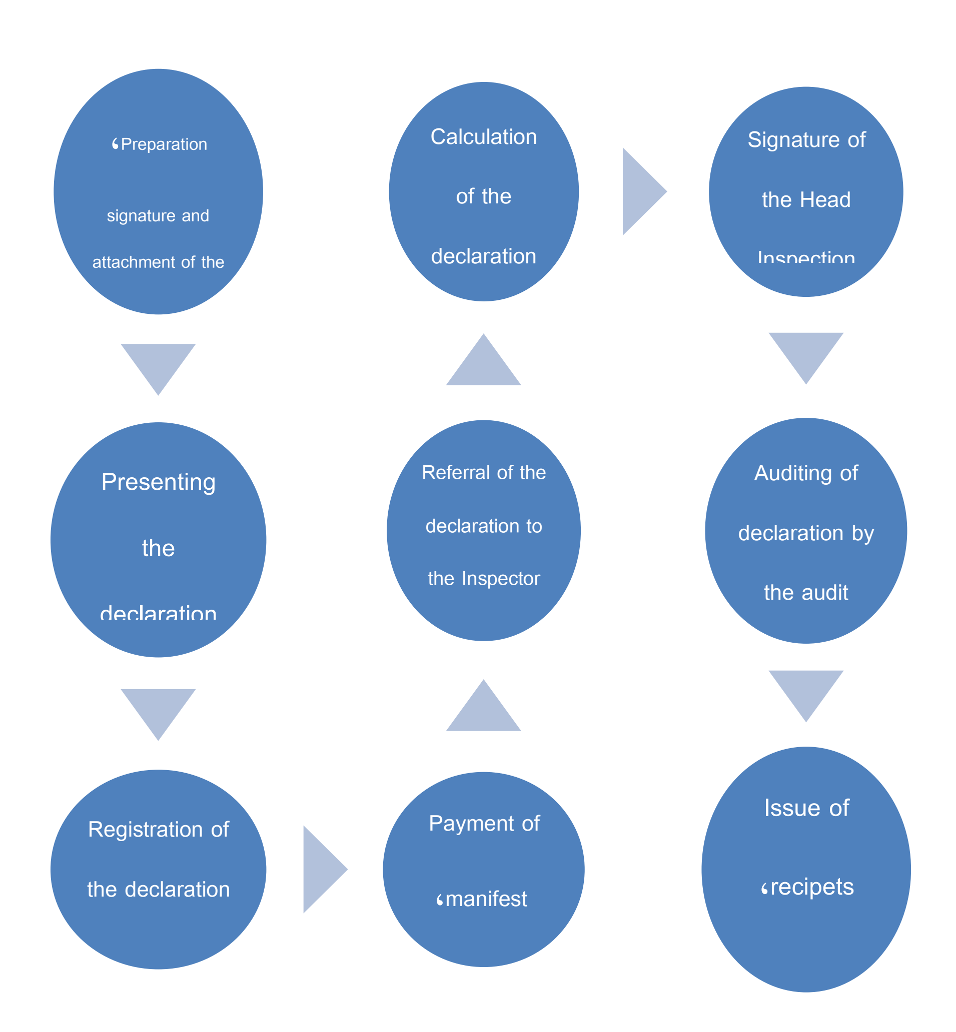


Figure 1 Process for which NAJIM is not implemented

ومن ناحية أخرى، فإن إجراءات مكاتب الجمارك التي تطبق نظام نجم الآلي توضح إجراءاتها على النحو التالي:

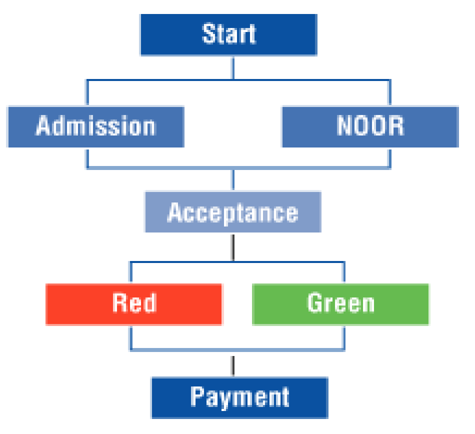


Figure2:Process for which NAJIM is implemented

كما تبين، في المرحلة التحضيرية، يمكن أن تكون إجراءات التخليص الجمركي من خلال نور أو عن طريق القبول العادي. نور هو نظام رائع على الإنترنت، لأنه يوفر للمستورد أو الوكيل الجمركي إمكانية الوصول المباشر إلى نجم من أجل إدخال وتتبع البيانات الجمركية .ومع ذلك، في المرحلتين الثانية والثالثة ؛ NOOR-II و NOOR-III، سيتمكن الوكيل من التسجيل وتقييم ودفع الإقرارات من حساباتهم المصرفية خلف مكاتبهم في المنزل أو المكتب.

عند قبول الإعلان في كلتا الحالتين، يقوم النظام تلقائيًا بتسجيل الإعلان وأرقامه، ثم يختار المسار الذي سيتخذه (أحمر أو أخضر)، وأخيرًا يسلم التقييم الكامل للإعلان إلى الطرف المُعلن .إذا دخل الإعلان في الخط الأحمر، فستخضع البضائع للتفتيش من قبل ضابط يحدده نظام نجم .

ومع ذلك، عندما يمر الإعلان تحت الخط الأخضر، فلن يخضع للتفتيش على الإطلاق. وأخيرًا يقوم المصرّح بدفع الرسوم المطلوبة لدى الخزينة حسب التقييم ويستلم الإيصال وتصريح التخليص لاسترداد بضاعته.

الفقرة الثانية: مقابلات مع الوكيل الجمركي

في هذه الفقرة سيتم استخلاص النتائج مع الوكيل الجمركي **(أولًا)**، وسيتم الحديث عن نتائج المقابلات **(ثانيًا)**.

أولًا: نتائج مقابلة الوكلاء حول المخالفات المختلفة المرتكبة في الميناء

حسب نتائج المقابلة الأولى، لا يمكن معالجة انتهاكات الاستيراد والتهرب الضريبي دون التسهيلات التي يقدمها المسؤولون في جميع مراحل التخليص بقصد تلقي رشاوى أو مكاسب شخصية أخرى. إن العملية برمتها هي مجرد حلقة كاملة مترابطة تضم أكبر الرأسماليين في لبنان، والغطاء السياسي، ومديرية الجمارك، وبعض موظفي الجمارك والسماسرة المرتشين. وأيضًا أن هذه الرشاوى لا تقتصر على الممارسات غير القانونية فحسب، بل تشمل كل معاملة يمكن أن تحصل.

فإذا رفض المعلن "تسريع" عملياته، فإنه سيواجه عوائق شرسة تجعله يتمنى أن يدفع أكثر مما كان يجب أن يدفعه فقط لإنهاء المأزق الذي وقع فيه. وأشار المخلص الجمركي إلى الواقع البائس الذي وصل إليه المرفأ اللبناني، حيث أصبحت الرشوة ثقافة بديهية ومعروفة تشجع موظف الجمارك على أداء واجباته فقط في حال وعده ببعض المكاسب الشخصية الإضافية .إضافة إلى ذلك، أشار إلى أنّ معظم المستوردين اللبنانيين؛ عمالقة وصغار المستوردين ؛ يطبقون هذه الأساليب الاحتيالية، والذين يلتزمون بالقوانين والأنظمة قليلون[1].

من ناحية أخرى، يمكن تحقيق هذه الانتهاكات من خلال العديد من المخططات؛ إنها تحتاج فقط إلى التلاعب بالوثائق والرشاوى الممنوحة لأولئك الذين يجب عليهم غض الطرف لتسهيل مرورهم والموافقة عليهم. يجوز للمخلص الجمركي أن يطلب من موكله إرسال فاتورة بالأسعار المخفضة من قيمتها الأصلية، وبالتالي فإن النسبة التي تعتمد على قيمة الفاتورة التي يجب أن تؤخذ، سيتم تخفيضها بشكل ملحوظ مما يفتح الباب على نطاق واسع للظلم أرباح.

ومع ذلك، يجوز للمخلص الجمركي أيضًا أن يطلب من موكله تعديل وصف البضاعة لوجود بعض البضائع معفاة من الرسوم الجمركية أو تخضع لمعدلات رسوم أقل .على سبيل المثال: إذا كنت ترغب في شحن أجهزة الهواتف المحمولة من الصين، فكل ما عليك فعله هو التصريح بأنك تقوم بشحن شاشات الكمبيوتر بدلًا من ذلك لأنها معفاة تمامًا من الرسوم، في حين أن الهواتف المحمولة تخضع لرسوم بنسبة 5 بالمائة.

بالإضافة إلى ذلك، يميل بعض المستوردين إلى تعديل بلد المنشأ، لأن بعض الدول لديها عقود تجارية مع لبنان تسمح بالاستيراد والتصدير دون تحمل أي رسوم جمركية. وبالطبع، يمكن

[1]- مقابلة مع السيد أحمد حسين أجرتها الطالبة في 15-2-2021.

الكشف عن هذه التلاعبات في المستندات بأكملها عن طريق التفتيش، لكن ضباط الجمارك المحبوبين لدينا يفضلون غض الطرف من أجل ملء حساباتهم المصرفية بالأموال التي كان من المفترض أن تذهب إلى خزينة الدولة.

يمكن تمرير عمليات التفتيش اليدوية بواسطة رشوة إلى المفتش أو الشخص الذي يراقب الماسح الضوئي. وأوضح الوسيط هذه الانتهاكات على النحو التالي: يقوم بعض المستوردين بشحن حاوية كاملة لسلعة معينة أو أي سلعة أخرى ذات رسوم جمركية عالية، وملء الصفين الأولين من الحاوية ببضائع تخضع لمعدلات جمركية منخفضة.

من خلال ذلك، يمكنه أن يدفع أقل من خلال التصريح بأن البضائع كلها من نفس النوع مثل الصفين الأولي. بالإضافة إلى ذلك، تعتبر الماسحات الضوئية في المرفأ اللبناني حديثة جدًا وقادرة على اكتشاف هذه الأنواع من التلاعب، ولكن في بعض الأحيان يتم الإبلاغ عن تعطل هذه الماسحات الضوئية في أوقات محددة وتحتاج إلى صيانة [1].

ثانيًا: نتائج مقابلة العملاء حول الأثر الاقتصادي لهذه الانتهاكات

بعد أن بينا سلامة ونزاهة الإجراءات التي تتم مع بعض المسؤولين في المرفأ، وعلى جميع المستويات، قمنا بتحويل أسئلة المقابلة الخاصة بنا للاستفسار عن الآثار الاقتصادية والأسباب التي تشجع هذه التطبيقات. كشفت ردود المخلص الجمركي لدينا حقائق مثيرة للاهتمام حول الآثار الاقتصادية وأسباب انتشار هذه الإجراءات. مخالفات الاستيراد غير القانونية والتهرب الضريبي تحرم خزينة الدولة كل يوم من مبالغ كبيرة سبب الفساد المستشري في المرفأ.

هذه الأموال التي يجب تحصيلها من خلال الأرباح الخاضعة للضريبة المفروضة على الواردات والصادرات يمكن توظيفها في تمويل المشاريع التنموية في الدولة .ومع ذلك، فإن هذه الطلبات تقضي على ثروة البلاد حيث تصبح الحكومة غير قادرة على تقديم الخدمات الأساسية للمواطنين سبب عدم توافر الموارد الكافية لتمويلها.

تسمح هذه الأساليب للمستوردين بالحصول على هوامش ربح كبيرة، وبالتالي اكتساب مزايا تنافسية من خلال تقديم أسعار أقل من المنافسين. قد يفترض المواطنون تقديم أسعار أقل لهم، لكن

---

[1]- مقابلة مع السيد أحمد حسين أجرتها الطالب رولا مظلوم في 15-2-2021، مرجع سابق.

التهديد الأساسي الذي تسببه هذه الممارسات مدمر بالفعل، على الرغم من رضا المستهلك عن خفض الأسعار، إلا أنه لا يدرك حقيقة أن الأموال التي كان ينبغي تحصيلها من خلال الأرباح الخاضعة للضريبة على الواردات كان من الممكن توظيفها في التحسينات التنموية المستقبلية؛ حيث يمكنهم تمويل آغ هـ جي وتأمين البرامج والخطط الأمنية الأخرى. وبالتالي، ستزيد من العجز الاقتصادي وتؤدي إلى زيادة الفقر وعدم المساواة في الدخل[1].

الفقرة الثالثة: مقابلة الخبير الاقتصادي محمد زبيب

كان من المهم جدًا بالنسبة للتقرير مقابلة السيد محمد زبيب الخبير الاقتصادي في جريدة الأخبار لأنه يمتلك معرفة واسعة في الاقتصاد اللبناني والحصول على ما يكفي من الخبرة ل تقييم أثر الفساد المنظم في بنية الاقتصاد.

أولًا: العلاقة الطردية بين الفساد والنمو الاقتصادي

بدأ السيد زبيب بالإشارة إلى أن جميع المعاملات التجارية التي يتم تطبيقها بغرض التهرب من الضرائب والرسوم الجمركية، تضر بالاقتصاد اللبناني بالتأكيد .لأن تحصيل الرسوم والضرائب هي أدوات حكومية تستخدم لإعادة توزيع ثروة البلاد بطريقة عادلة وغير متحيزة .وعندما لا يتم استخدام هذه الأدوات كما ينبغي، فإنها تحرم الدولة من قدرات تطوير وتحسين الظروف الاقتصادية الحالية. عندما تشير إحدى الدراسات إلى أن الفساد له آثار إيجابية على الاقتصاد، يجب أن تتأكد من أن التأثيرات الإيجابية ليست ذات أهمية عند مقارنتها بالآثار السلبية التي ستسود بمرور الوقت.

في هذا القسم، سوف نتحدث عن الآثار الإيجابية المحتملة على الاقتصاد اللبناني. يتسم الهيكل الاقتصادي اللبناني بالحماية القانونية للوكالات التجارية التي لها حقوق حصرية في أن تكون المستورد المنفرد لبنود معينة. هذا يسهل في تعزيز القوة الاحتكارية لهذه الوكالات على السوق، خاصة عندما تحظر الحكومة وتعاقب أي مستورد يحاول استيراد نفس السلع الحصرية. في هذه المرحلة، يحاول المستورد تهريب هذه البضائع الحصرية إلى البلاد لعرضها بسعر أقل من الوكالة الحصرية.

---

[1]- مقابلة مع السيد أحمد حسين أجرتها الطالب رولا مظلوم في 15-2-2021، مرجع سابق.

هذه المنافسة تصب في مصلحة المستهلك اللبناني في جانب واحد، حيث يصبح قادرًا على الاستفادة من تخفيض الأسعار بسبب المنافسة الشرسة. يقوم المستورد بتهريب هذه البضائع، لتحقيق هامش الأرباح المرتفع في السلع الحصرية لتطبيق مخططات الاستيراد غير القانونية هذه.

في معظم الحالات، الوكالة الاحتكارية لديها الدعم السياسي والحكومي والمؤسسي؛ بصلاحياتهم المالية أيضًا، لدفع المستورد إلى إيقاف هذه الشحنات[1].

تثبت هذه السياسات أن بلدنا يقوم على مراعاة لبعض القوى الاقتصادية، حيث قلة من الرأسماليين بدعم من القادة السياسيين هم الحكام الفعليون في لبنان. هذا الواقع يجعل حكومتنا غير قادرة على استكمال التزاماتها الاجتماعية تجاه المواطنين، حيث يجب عليها ضمان المساواة بين جميع المواطنين من خلال سياساتها واستراتيجياتها الاقتصادية [2].

وبالتالي، يشجع بعض الاقتصاديين غير المحترفين الاستيراد غير المشروع، حيث يعتقدون أنه بسبب غياب القلق الحكومي بشأن الاقتصاد ووجود نظام غير عادل، فإن هذا هو السبيل الوحيد لمشاهدة انخفاض الأسعار. لكن في الواقع، شهد لبنان تقلبات ضعيفة جدًا في الأسعار وكان تأثيرها على الاقتصاد غير ملحوظ.

كما سلط الخبير الضوء على أن الاستيراد غير القانوني وضعف الحكومة يفتحان الباب أمام مخططات فاسدة أخرى، والتي تتميز بتدفق السلع التي لا تتوافق مع لوائح مراقبة الجودة .من أجل توضيح التأثير الفعلي للفساد على الاقتصاد. فقد شهدت الأسواق اللبنانية تدفقات هائلة من البقالة المهربة المستوردة من دول منخفضة التكلفة، مما أدى إلى توفير البقالة بأسعار منخفضة مما جعل المواطنين سعداء بتخفيض الأسعار [3].

بما أن السلطة السياسية في لبنان تمثل السلطة الحاكمة وتمثل الأحزاب فإن العلاقة بين الفساد والأحزاب هي علاقة مترابطة.

وفي تقرير أعده جهاز أمني، بالاسم 5 موظفين على الأقل في مفرزة الجمارك في قسم معاينة البضاعة، "يمنع استبدالهم".. ويورد بالتفصيل تبعيتهم لمسؤولين محسوبين بدورهم على قوى سياسية.

---

[1]- مقابلة مع الوكيل الجمركي السيد محمد زبيب عبر وسيط في 25-1-2021.

[2]- المرجع السابق.

[3]-المرجع السابق.

ويوضح التقرير كيفية تقاضيهم وغيرهم من موظفي المرفأ الرشى لقاء معاملات إخراج البضاعة من المرفأ. ولا يجزم الخبراء إن كانت هذه المداخيل غير القانونية تستفيد منها الأحزاب مباشرة، أو فقط الموظفون المحسوبون عليها.

وعلى الرغم من أن مسؤولي المرفأ على اختلاف وظائفهم ومسؤولين سياسيين وقضائيين وأمنيين كانوا على علم بخطورة هذا التخزين، لم تُتخذ أي تدابير لتجنب الكارثة.

وحتى وقوع الانفجار، كان لبنان يعتمد في غالبية عملياته التجارية على المرفأ الذي تمر عبره أكثر من 70 في المئة من البضائع المستوردة في بلد يعتمد أساساً على الاستيراد.

وتبلغ إيرادات إدارة المرفأ السنوية نحو 220 مليون دولار يعود منها 60 مليون فقط إلى خزينة الدولة، وأن الباقي يفترض أنه يستخدم للرواتب والأجور ولتطوير مرفأ. أما في ما يتعلق بالجمارك، فيقدّر حجم التهرّب الجمركي سنوياً، وغالبيته من المرفأ، بين مليار وملياري دولار في بلد راوح العجز في الموازنة فيه خلال العامين الماضيين بين خمسة وأكثر من ستة مليارات دولار.

وقد خرجت إلى العلن مرات عدة فضائح فساد ما لبثت أن أعيدت ملفاتها إلى الأدراج، من دون محاسبة أحد، فالقوى السياسية البارزة تستخدم نفوذها من أجل توظيف أشخاص محسوبين عليها في المرفأ أو تعيين مسؤولين يغضون الطرف عن عمليات تهريب وتهرب جمركي لرجال أعمال يدعمون هذا الحزب أم ذاك، أو التأثير في عقود الشركات العديدة مع إدارة المرفأ. وأنّ عمليات التهريب تتم في معظم الأحيان "عبر جمعيات خيرية وهمية تستحصل على مرسوم من الحكومة يعفيها من الرسوم الجمركية.. فيما يعرف الجميع حقيقة الأمر[1].

ثانيًا: الأثر الاقتصادي للتهريب على القطاعات الاقتصادية

يحول الفساد الحاجات الأساسية للإنسان إلى حاجات ثانوية، كما لديها آثار خطيرة على دورة اقتصادية، حيث تثبط الصورة الاستثمار، ويقلل من النمو، وحدود التجارة والأسواق، ويزيد من مستويات الفقر والتفاوت في الدخل.

---

[1]– أ.ف.ب، **مرفأ بيروت قبل الانفجار من أكثر المرافق فسادًا في لبنان**، الغد، 16 أيلول 2020، تاريخ الدخول 2021\9\16:

https://alghad.com

الأثر الأول من التهرب الضريبي وانتشار الفساد في المرفأ هو الانخفاض في الإيرادات الضريبية لخزينة الدولة . عندما يقدم المستوردين رشوة للتهرب من الضرائب، فإن خزينة الدولة تخسر الأموال التي إذا جمعت سيتم توجيهها إلى تعزيز المشاريع التنموية في البلاد. ومع ذلك، فإن هذا يؤدي أيضًا إلى عجز في تمويل نفقات الميزانية للحكومة، حيث تؤدي الإيرادات الضريبية المنخفضة إلى خفض جزء الإيرادات من ميزانية الدولة مما يؤدي إلى آثار سلبية على الميزانية. الأمر الذي يؤدي إلى لأنه يحد من إجراءات استجابة الحكومة لأي انهيار اقتصادي وبالتالي خفض مستوى المعيشة .

كما يمتص الوفورات التي قد تم استثمارها بشكل منتج و يتراكم مصالح و أعباء على أجيال المستقبل على القروض التي اتخذت لتغطية العجز الصورة .

يوؤدي استيراد التلاعبات وسلوكها الاحتيالي إلى تقليل الاستثمار في الدولة مما يؤثر على السلع والخدمات في السوق .عندما يدرك المستثمر أن استثماره في بلد ما سيواجه ابتزاز الرشاوى وزيادة تكلفة التجارة التجارية، فسوف يتراجع عن الاستثمار الإضافي ويعيد توجيه رؤوس أمواله إلى بلدان أقل فسادًا . سيؤدي خفض الاستثمار وخفضه إلى الحد من تنويع السلع والخدمات وحرمان السوق من تنوعها. كما أن حرمان خزانة الدولة من مصادر الأموال اللازمة يؤثر على تحسين البنية التحتية والإدارات ذات الصلة بالاستيراد والضرائب والجمارك .سيسمح هذا للمسؤولين الفاسدين بقبول استخدام البنى التحتية غير المكلفة غير القياسية من الآلات الإنتاجية وأجهزة الفحص إلى أقسام الخدمة وأنظمة الاتصالات المتقدمة، مما يؤدي إلى بنية تحتية رديئة وضعف الصيانة . ومع ذلك، يمكن أن يؤدي الفساد إلى أسواق احتكار القلة حيث لن يكون للشركات الصغيرة والمتناهية الصغر فرصة للنمو وتصبح مبدعة للوظائف، لأن المنافسين الكبار سيدفعون رشاوى إضافية لتحقيق مزايا تنافسية في السوق.

إن العملية التفصيلية لطلبات الاستيراد غير القانونية والجهات الفاعلة الرئيسية وتأثير هذه الانتهاكات على المجال الاقتصادي في لبنان، تدمر صناعاتنا الوطنية، حيث تضعف تأثيرات العمليات الاحتيالية القدرة التنافسية لمنتجاتنا المحلية لصالح السلع والسلع الأجنبية.

والثغرات المستخدمة للتهرب من الضرائب والرسوم الجمركية ومنح المستورد غير الشرعيين الصورة القدرة التنافسية على المستوى المحلي المصنعة الصورة، حيث تصبح قادرة على

تقديم أفضل الأسعار بعد تجنب دفع الآلاف من الدولارات على المنفذ اللبناني .لا يؤدي هذا إلى إغلاق صناعاتنا المحلية فحسب، بل يؤدي أيضًا إلى تحويل اقتصادنا من اقتصاد صناعي إلى سوق استهلاك .إذا كان الأمر كذلك، فإن هذا التحول التدريجي سيفتح الباب على نطاق واسع لمزيد من الأسواق الاحتكارية، حيث يرفع الأسعار ويخلق سوقًا غير مستقرة .وبالتالي، فإن هؤلاء المخالفين لا يتهربون من اللوائح الجمركية والضريبية فحسب، بل يخالفون أيضًا جميع القوانين التي تم إقرارها لحماية الصناعة الوطنية والاقتصاد ككل .ويضيف أن المستفيدين من هذه الإجراءات هم فقط كبار التجار والمهربين الرئيسيين، ولا توجد طرق يمكن أن تعود بها عمليات التهرب على السوق والمجتمع .

علاوة على ذلك، على الرغم من أن ممارسات الاستيراد غير القانونية هذه تمكن المستهلك من شراء السلع من السوق بسعر أقل، إلا أنهم لا يدركون حقيقة أنه بمرور الوقت، لا توجد أي تحسينات أو زيادات مفروضة على رواتبهم .وبالتالي، ستشتري نفس السلعة بسعر أعلى ، لكن راتبك لا يزال كما هو وقوتك الشرائية تتضاءل . عندما يحتج الاقتصاديون ويطالبون بزيادة الحد الأدنى للأجور ، تتسبب الحكومة في عدم كفايتها بالقول إنه لا توجد أموال لتمويل هذه الزيادات .في حين أنهم إذا قاموا بجمع الأرباح الخاضعة للضريبة المفروضة على الاستيراد والتصدير بشكل صحيح، فسيكونون قادرين على تمويل كل من الزيادة في الحد الأدنى للأجور وسلسلة الرتب والرواتب .وبناءً عليه، يجب على الحكومة التحرك بسرعة في تحصيل هذه العوائد لتمويل تلك العروض والحد من هذه الانتهاكات، حيث أن 80 أو 90 في المائة من الإقرارات الضريبية تتكون من الضرائب المحصلة من معاملات الاستيراد الإجمالية[1].

ثالثًا: تقييم درجة الفساد وأثره على الاستثمار الأجنبي

قام الخبير الاقتصادي بتقييم درجة الممارسات غير المشروعة من خلال المقارنة بين الكميات الإجمالية للواردات والضرائب المحصلة من الجمارك، مع التقدير الرسمي المبين لحجم التهرب الضريبي على المرفأ اللبناني. لذلك، سنأخذ عام 2013، لأن الأشغال العامة والنقل قد قيم في ذلك العام حجم التهرب في الميناء. نبدأ بعرض المعطيات الرسمية حول حجم الواردات المأخوذة من

[1] – Rami Awwad, **The Loopholes Used by the Lebanese Importing Companies to Avoid Applying Standard Accounting Regulations,** IBID, p.70.

الموقع الرسمي لدائرة الجمارك اللبنانية .ويظهر أن الواردات بلغت 21.2 مليار دولار في عام 2013.

الفقرة الرابعة: مهارات، إيجابيات وسلبيات الأعمال التدريبية

تم تقسيم هذه الفقرة إلى قسمين، حيث تم الحديث عن المهارات المكتسبة من هذه الفترة التدريبية **أولًا**، أما **ثانيًا** تناول الإيجابيات وسلبيات الأعمال التدريبية.

أولًا: المهارات المكتسبة من الفترة التدريبية

هناك العديد من المهارات التي اكتسبت من الفترة التدريبية، وهي كالتالي:

-كيفية استيراد وتصدير البضائع.

-تحديد التكلفة الجمركية.

-الفرق بين البضائع التي تدخل إلى البلد وبين بضائع الترانزيت.

-حركة المستوعبات من وقت دخولها إلى المرفأ حتى استلامها من قبل المستورد.

ثانيًا: التحديات التي رافقت أعمال التدريب

تميزت الأعمال التدريبية بالعديد من الإيجابيات منها:

-الاطلاع أكثر على أوضاع المرفأ قبل وبعد انفجار 4 آب 2020.

-اكتساب المهارات في كيفية استلام البضائع أو تصديرها من وإلى لبنان.

-فهم أهمية المرافئ وكيفية عملها.

-كيفية تخليص البضائع الجمركية والإجراءات التي يمر بها المستوعبات لتخليصها.

أما السلبيات فهي عديدة:

-وضع المرفأ السيء قد وقف عائق أمام إكمال التدريب فيه وفهم حيثيات العمل أكثر على أرض الواقع.

-اكتشاف ضخامة الفساد المستشري.

-جائحة كورونا والذي لم يسمح بتقديم معلومات أكثر لإغناء التقرير بمعلومات إضافية.

-صعوبة الاستحصال على المعلومات بسبب التكتم على سير العمل في المرفأ وكيفية الإجراءات المتبعة.

-عدم حصر وترتيب المسؤوليات بسبب التملص من الالتزام بالواجبات وذلك لعدم وجود نص ملزم واضح يرتب المسؤوليات بشكل قانوني.

-الإقفال العام الذي فرضته الحكومة اللبنانية بسبب جائحة كورونا الذي أدى إلى إغلاق المؤسسات العامة وبالتالي صعوبة الاستحصال على المعلومات الكافية التي تغني التقرير.

القسم الثاني

مرفأ بيروت: واقع متردي وإمكانيات واعدة

في القسم الثاني من هذا التقرير سيتم الحديث عن مرفأ بيروت والمشاكل الموجود فيه والمقترحات المناسبة لبعض المشاكل. وعليه تم تقسيمه إلى مبحثين، **المبحث الأول** حول اللجنة المؤقتة وتضارب الصلاحيات والفساد المستشري أما في **المبحث الثاني** سيتم الحديث عن المقترحات لهذه المشاكل.

المبحث الأول: المشاكل التي يعاني منها المرفأ

تناول المبحث الأول اللجنة المؤقتة الموجودة في مرفأ بيروت في **المطلب الأول**، وفي **المطلب الثاني** سيتم تناول الفساد وغياب الرقابة المرجوة.

المطلب الأول: اللجنة المؤقتة لإدارة مرفأ بيروت

في 1990/12/31 صدر قرار عن مجلس الوزراء تحت رقم 1 قضى بتشكيل لجنة من وزير الموارد المائية والكهربائية ووزير الدولة لشؤون النقل البري والبحري والجوي لاستلام مرفأ بيروت وإدارته واستثماره مؤقتًا وقد قرر الوزيران بقرار صادر عنهما تحت رقم 15/م 1991 تحديد التعريفات كافة في مرفأ بيروت والإعفاءات وقد رافق هذا القرار بجدول وملحق مفصلين، وتعدل بموجب قرارات لاحقة من الوزيرين تحمل الأرقام 19 إلى 22 ضمنًا[(1)] .

وبحسب القرار رقم 22 الأخير الصادر عن الوزيرين بتاريخ 1992/1/3 والمبني على قرار مجلس الوزراء رقم 1990/1 المادة 18 من النظام المالي لإدارة واستثمار مرفأ بيروت، يُفترض أن

---

[1]- نهلا ناصر الدين، **حالة قانونية هجينة تحوّل مرفأ بيروت إلى مغارة**، 21-آي-2018، تاريخ الدخول: 6-3-2021: https://www.lebanondebate.com/news/394394

"تقتطع اللجنة نسبة مئوية قدرها 25 % من واردات إدارة واستثمار مرفأ بيروت تخصص لتمويل أشغال تطويره وتوسيعه"، ما يترك الاستنساب لإدارة المرفأ بالتحكم بحقوق الخزينة اللبنانية.

ويورد الكاتب أدلة على الاستنساب أعلاه، ويذكر بمبادرة وزارة المالية مرارا إلى مطالبة اللجنة المؤقتة لإدارة واستثمار مرفأ بيروت بتحويل ما يعود إلى حساب الخزينة اللبنانية من نتائج الاستثمار، وهي أموال عمومية تعود للدولة المالكة للمرفأ. ومثالًا على ذلك كتاب المطالبة الصادر عن وزير المال الأسبق محمد الصفدي تحت رقم 68/ص1 تاريخ 2014/1/8 ، حيث يتبين أن اللجنة لم تودع الوزارة أي حسابات مالية وتقرير خاص بالوضع المالي لمرفأ بيروت عن السنوات 2011 و2012 و2013 كما لم تودع الخزينة كامل حصة الدولة من فائض الاستثمار عن السنوات تلك.

وتطالب نقابة مالكي الشاحنات في مرفأ بيروت الوزير فنيانوس بضرورة الضغط باتجاه القوانين والأنظمة الواجب إقرارها لإدارة مرفأ بيروت واستثماره التي طال انتظارها، فشكل مجلس الوزراء في جلسته في نيسان من العام 1997 لجنة مؤقتة جديدة لإدارة واستثمار مرفأ بيروت، على أن تقوم هذه اللجنة، تحت إشراف وزير النقل آنذاك، بمهامها "وفقا لأصول الاستثمار والأنظمة التي كانت تتبعها وتطبقها "شركة مرفأ وأرصفة وحواصل بيروت". كان يقضي المسعى بتحويل اللجنة المؤقتة إلى مؤسسة عامة استنادًا إلى قرار مجلس الوزراء الصادر في جلسته المنعقدة في بعبدا بتاريخ 1997/4/22 [1].

وتجدر الإشارة فإن اللجنة ليست مؤسسة عامة، ومرفأ بيروت غير خاضع لا لرقابة ديوان المحاسبة ولا لرقابة التفتيش المركزي كما أن الضرائب والرسوم التي تحدثها أو تعدلها أو تجبيها هذه اللجنة غير مفروضة بموجب قانون، عملًا بالمادتين 81 و82 من الدستور، وهي التي تعقد تعهدات يترتب عنها إنفاق مال الخزينة خارج أي إجازة تشريعية، الأمر الذي يخالف المادة 88 من الدستور، وتمارس امتيازًا لمصلحة ذات منفعة عامة خارج أي إجازة تشريعية وإلى زمن غير محدد، ما يخالف

1- نهلا ناصر الدين، **حالة قانونية هجينة تحوّل مرفأ بيروت إلى مغارة**، مرجع سابق.

أيضً المادة 89 من الدستور، وتتحكم استنسابيًا بموارد الخزينة العامة وحقوقها" حسب دراسة سابقة، من إعداد وزير العدل السابق سليم جريصاتي تناولت وضعية مرفأ بيروت القانونية.

وبعد انتهاء مدة الامتياز وانتقال المرفأ إلى إدارة الدولة عمدت الحكومة إلى تشكيل لجنة مؤقتة لإدارة المرفأ، ولكن هذه اللجنة المؤقتة أصبحت دائمة بحكم استمرارها لهذه الفترة الطويلة، وتفتقد هذه اللجنة إلى اطار قانون مؤسساتي وهي أيضًا لا تخضع لأية رقابة سواء من ديوان المحاسبة أو من وزارة المالية على الرغم من أنها تدير مرفأ عامًا وتنفق أموالًا عمومية (حوالي أكثر من 250 مليون دولار سنويًا)[1].

ومنذ مطلع التسعينات، تعاقبت أربع لجان مؤقتة على إدارة واستثمار مرفأ بيروت باتت آخرها بحكم الدائمة وعينت في سنة 2001. حيث عيّنت الحكومة لجنة مؤقتة جديدة دون "مأسسة" هذه اللجنة ووضع الأطر القانونيّة اللازمة. لم تنتهِ مدة هذه اللجنة المؤقتة قطّ بل ما زالت تدير المرفأ الذي لم يبقَ منه اليوم إلّا الركام ودون الخضوع لأي رقابة أو مساءلة.

فاللجنة إذًا، فهي تستمر بإدارة أعمال المرفأ بصلاحيات كاملة من دون الخضوع للرقابة المالية، وهي تحدّد بنفسها الأشغال والخدمات التي تقوم بها، وتقرر التوظيفات في ملاكها، وتحدّد رواتب وتعويضات رئيسها ومدراء الإدارات. وعلى سبيل المثال، والمادة ٥٢ من النظام التي تنصّ على أنّ نفقات اللوازم والأشغال والخدمات تُعقد بالمناقصة العمومية، إلّا انّه يمكن عقد الصفقات بطريقة المناقصة المحصورة أو باستدراج العروض، أو عبر اتفاقات بالتراضي كما جرت العادة[2].

ومنذ استلام الدولة للمرفأ تم تشكيل ثلاث لجان مؤقتة آخرها وهي القائمة في الوقت الحالي والتي تم تشكيلها في العام 2002، وهي تتألف من 7 أشخاص تتحكم بإنفاق الأموال التي تحصلها. فهي تحدد الأشغال وترسي الصفات بعيدًا عن الرقابة الحكومية.

---

[1]– عزة الحاج حسن، **مكافحة الفساد بدأت في مرفأ بيروت**، جريدة المدن الإلكترونية، 6–7–2017، تاريخ الدخول: 2021–3–4:https://www.almodon.com

[2]– مازن خطاب، **مرفأ بيروت باب للفساد والإثراء الشخصي**، 4–4–2020، تاريخ الدخول: 6–3–2021: http://aliwaa.com.lb

وقد أدى سوء الإدارة والفساد إلى تراجع إيرادات الدولة على الرغم من ارتفاع عائدات المرفأ. إذ لم تحول الإدارة إلى خزينة الدولة سوى 30 مليار ليرة عن العام 2013 ولا شيء عن العام 2012 مقابل 48 مليار ليرة عن العام 2011 أي أن حصة الدولة هي أقل من 10 بالمئة من إجمالي هذه الإيرادات[1].

فهذه اللجنة المؤقّتة لإدارة واستثمار تدير مرفأ بيروت عمليّاتها الماليّة "خارج أي أطر تشريعيّة"[2]، وبحسب ما توصلت إليه دراسة صادرة عن المديرية العامة للدراسات والمعلومات في مجلس النواب في أواخر سنة 2019. ورأت الدراسة أن إيرادات مرفأ بيروت السنوية بنحو 240 مليون دولار لكن 40 مليونًا منها فقط يتمّ تحويلها إلى الخزينة العامة للدولة. أما ما تبقّى فيتمّ إنفاقه على تشغيل وصيانة المرفأ.

وعليه، وفي إطار ضبط الإنفاق، ذكرت موازنة عام 2020 ضرورة "إلزام الشركات المشغّلة لقطاع الخلوي ومرفأ بيروت بتحويل الإيرادات إلى الخزينة بشكل دوري."، وذلك غياب الرقابة الماليّة والإداريّة هو السبب الرئيسي والأول للهدر والفساد المستشري داخل المرفأ.

ففي العام 2014 استحوذ مرفأ بيروت على 91٪ من إجمالي الواردات وعلى 87٪ من إجمالي الصادرات المنقولة بحرًا بحسب تقرير عن المرفأ صادر عن بنك البحر المتوسط Bank Med. ووفقًا للتقرير عينه، حقّق مرفأ بيروت حتّى نهاية عام 2014 دخلًا بقيمة 210.9 مليون دولار أميركي بمتوسط معدل نمو سنوي بلغ 6٪ بين عامي 2010 و2014. وبالتالي أصبح المرفأ من أحد المصادر المهمّة لإيرادات الحكومة، ويساهم بحوالي 90٪ من عائدات جمارك المرافئ البحّرية.

---

[1]- الدولية للمعلومات، **مرفأ بيروت قطاع عام تديره لجنة مؤقتة منذ 25 عامًا**، 5-5-2015، تاريخ الدخول: 2-3-2021: https://monthlymagazine.com/

[2]- هلا نصر الدين، **إدارة مرفأ بيروت... صلاحيات متضاربة وهيكلية متداخلة لم تعرف الحوكمة**، مهارات نيوز، 12-8-2020، تاريخ الدخول 4-3-2021: www.maharatnews.com

المطلب الثاني: تضارب الصلاحيات في مرفأ بيروت

يلف مرفأ بيروت عدم وضوح وغياب الرقابة، فبعد الانفجار، تقاذف المعنيّون جميعهم المسؤوليّات حتى بات من الواضح تضارب الصلاحيّات والمسؤوليّات الذي قد تستخدمه السلطة للحؤول دون محاسبة حقيقيّة وفعّالة لما آلت إليه الأوضاع.

وتعود أسباب تقاذف المسؤوليات إلى أن هناك العديد من الجهات المعنيّة المسيطرة على المرفأ. ومن المفترض أن "وزارة الأشغال العامّة والنقل" مثلًا، تقع عليها مسؤولية إدارة المرافئ في لبنان ومنها مرفأ بيروت، لكن مرفأ بيروت هو "إدارة مستقلّة"، وهذا ما أوضحه المدير العام للنقل البري والبحري، عبد الحفيظ القيسي، "والذي اكتفى بالقول أنّ إدارة المرفأ "هي إدارة مستقلّة تحت سلطة وصاية الوزير و"نحن كإدارة ليس لدينا أي سلطة عليهم" ولهم موازنتهم الخاصّة التي لا علاقة لها بموازنة وزارة الأشغال. أمّا النائب نجم، رئيس لجنة الأشغال النيابيّة فاعتبر أنّ الهيكليّة الإداريّة عند وزارة النقل، معبرًا عن سخطه من تهرّب الجميع من المسؤوليّة[1].

هذا التجاذب، دفع وزير الأشغال نجّار للتحضير لعرض هيكليّة إداريّة جديدة لمرفأ بيروت على مجلس الوزراء. وكان قد صرّح في وقت سابق أنّه تمّ وضع دراسات لتحديد الهوية المستقبليّة للمرفأ تتمحور حول التعاون بين القطاعين العام والخاص موضحًا أنّه تمّ إعداد دفتر الشروط لفتح مناقصة جديدة لإدارة محطة الحاويات – وهي الأساس بالمرفأ – والتي تديرها شركة اتحاد محطة الحاويات في بيروت BCTC الخاصة منذ حوالي 15 سنة.

والى جانب وزارة الأشغال والنقل، ثمة صلاحيات لإدارة الجمارك اللبنانيّة. تتمثل هذه الإدارة بالمدير العام للجمارك بدري ضاهر والمجلس الأعلى للجمارك برئيسها العميد أسعد طفيلي.

وفي الواقع، تتعدّد وتتداخل القوانين والمراسيم التي ترعى عمل المرافئ والجهات المنوطة بها:

-قانون الجمارك مرسوم رقم 4461 الصادر في 2000/12/15

---

[1]– هلا نصر الدين، **إدارة مرفأ بيروت... صلاحيات متضاربة وهيكلية متداخلة لم تعرف الحوكمة**، مرجع سابق.

-قانون التجارة البحريّة الصادر في 1947/2/18.

نظام المرافئ والموانئ اللبنانية الصادر في 1966/1/26 عن وزارة الأشغال العامة والنقل.

المطلب الثالث: الفساد في مرفأ بيروت

لطالما شكلت إيرادات المرفأ المالية لغزًا محيرًا، بالنظر إلى شكوك حول التهرب الجمركي والضريبي. فقد شكا في السابق النائب أنطوان بانو من "أنّ 25% من واردات مرفأ بيروت تُحوّل سنويًا إلى خزينة الدولة، فيما يبقى بتصرّف اللجنة المؤقتة لإدارة واستثمار مرفأ بيروت نسبة 75% من هذه المداخيل.

ويرى "بانو" أنّ التحويلات السنوية إلى خزينة الدولة لم تكن مطابقة لحركة المرفأ والمداخيل المفترض أن تكون قد حقّقتها: "فلماذا حصلت الدولة اللبنانية على مليار دولار تقريبًا منذ العام 2007 من مرفأ بيروت، فيما مداخيل المرفأ السنوية بمئات ملايين الدولارات؟"[(1)].

خلال سنتي 2005 و2018، نمت حمولة البضائع عبر المرفأ بمتوسط سنوي 4.6%، من 4.48 ملايين طن سنويا عام 2005 إلى متوسط 8 ملايين طن عام 2018.

ويتبين حسب بيانات المرفأ أن إجمالي إيراداته خلال 2019 لم تتجاوز 200 مليون دولار، مقارنة مع 313 مليونا عام 2018، في حين لم تتجاوز الإيرادات 90 مليونا عام 2005. وقدرت دراسة صادرة عن المديرية العامة للدراسات والمعلومات في مجلس النواب، الإيرادات السنوية لمرفأ بيروت بنحو 240 مليون دولار يتم تحويل ما يقارب 40 مليون دولار منها إلى الخزينة العامة، في حين يتم إنفاق المبالغ المتبقية تحت بنود تشغيل وصيانة الميناء. وتحدث نواب ووزراء سابقون عن أن العائدات الموقعة في حال حصّلت الدولة كل مداخيل المرفأ، ستكون مليار و100 مليون دولار تدخل إلى الخزينة.

---

[1]- هلا نصر الدين، **إدارة مرفأ بيروت... صلاحيات متضاربة وهيكلية متداخلة لم تعرف الحوكمة**، مرجع سابق.

لكن إدارة واستثمار مرفأ بيروت، تقول أنها تمكنت من تحقيق إنجازات كبيرة حيث ارتفعت إيرادات المرفأ من 89 مليون دولار عام 2005 إلى 313 مليون دولار عام 2017، أي بزيادة تصاعدية سنوية بنسبة 11 في المئة بعد إنجاز مشاريع تأهيل وتوسعة وتطوير وتحديث المرفأ.

يتضح جليًا، أن الفساد والتهرب الجمركي كبير وواضح في المرفأ، ورأى الخبير الاقتصادي غازي وزني أن حجم التقدم في التحصيل الجمركي ليس مستغربًا في حال صحت الأرقام، لأن ضبط الهدر أو بعضه في مرفأ بيروت، أقل ما يمكن أن يحققه هو 6.4%، أي نحو 10 مليارات ليرة من متوسط الإيرادات الفصلية البالغة 180 مليار ليرة.

أي أن حجم التهرب الضريبي البالغ 1.95 مليار دولار سنويًا من البضائع غير المصرح عنها، بالإضافة إلى 195 مليون دولار تدفع على شكل رشى لتسهيل مرور البضائع من دون التصريح عنها، و195 مليون دولار ضريبة على القيمة المضافة غير مدفوعة على السلع المهربة، كل ذلك بحسب المتحدث باسم جمعية "سَكِّر الدكّانة" (مؤسسة مدنية لمحاربة الفساد) عبدو مدلج، يجعل بعض الرقابة أو الضبط في إدخال البضائع إجراء مُدرًا ملايين الدولارات، نظرًا إلى تعاظم الفساد في مرفأ بيروت [1].

ولكن أن مكافحة الفساد والهدر في المرفأ لا تتعلّق بشخص المدير العام فحسب، إنما هي منظومة عمل متكاملة فاسدة تتلخّص بثلاث طرق للهدر، أولها عدم التصريح عن القيم الحقيقية للبضائع، وثانيها عدم التصريح بالمطلق عن دخول بضائع معينة وتزوير مستنداتها، وثالثها وهو الأخطر إدخال بضائع على أنها ترانزيت إلى سوريا (الأمر الذي يعفيها من الرسوم الجمركية والضريبة على القيمة المضافة) وبيعها في السوق اللبنانية". وكل ذلك يضاف إلى تزايد حركة التهريب من مرفأ اللاذقية إلى لبنان عبر الحدود البرية مع سوريا.

---

[1]- هلا نصر الدين، **إدارة مرفأ بيروت... صلاحيات متضاربة وهيكلية متداخلة لم تعرف الحوكمة**، مرجع سابق.

المبحث الثاني: الحلول المقترحة لتحسين أداء المرفأ

يعاني مرفأ بيروت من العديد من المشاكل التي تؤثر على سير عمله وإيراداته، وحل هذه المشكلة سيؤدي إلى ارتفاع أهميته الاستراتيجية ومردوده المالي بالنسبة للدولة اللبنانية.

لذلك تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، **المطلب الأول** تناول ضرورة اعتماد رقابة ديوان المحاسبة والتفتيش المركزي **والمطلب الثاني** تناول العقد المناسب للاستثمار في المرفأ، أما **المطلب الثالث** فتناول المكاسب الاقتصادية والسياسية لإعادة إعمار مرفأ بيروت.

المطلب الأول: اعتماد رقابة ديوان المحاسبة والتفتيش المركزي

كما سبق وتبين غياب رقابة ديوان المحاسبة والتفتيش المركزي على إدارة واستثمار مرفأ بيروت. لذلك كان من الضروري اعتماد هذا النوع من الرقابة لمنع تفشي الفساد. فما هي صلاحيات كل من هذين الجهازين؟

الفقرة الأولى: ديوان المحاسبة

تقرر تاريخياً، إنشاء ديوان المحاسبة بصدور الدستور اللبناني في 1926/5/23 . فقد نصت على ذلك المادة 87، إلا أن الديوان لم ينشأ فعلاً إلا في سنة ، وذلك بموجب المادة 223 من قانون المحاسبة العمومية الصادر في 1951/1/16 وقد جاء فيها:" ينشأ ديوان المحاسبة مهمته السهر على إدارة الأموال العمومية، وذلك بتدقيق وتحرير حسابات الدولة والبلديات والفصل بصحتها وقانونية معاملاتها وبمراقبة الأعمال المتعلقة بتنفيذ الموازنة"[(1)].

ومنذ إنشاء الديوان توالت التشريعات المنظمة له حتى يومنا هذا، مسدلة خمس محطات رئيسة في مسيرة خمسة وأربعين عاماً يمكننا عرضها كما يلي: في سنة 1952 أعيد النظر في تنظيم الديوان بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 9 تاريخ 1952/11/21 حيث أنيطت به، إلى جانب الرقابة المؤخرة، صلاحيات واسعة في الرقابة المسبقة بلغت حد تقرير الملاءمة. بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 9

[1]– المنظمة العربية للأجهزة العليا للرقابة المالية والمحاسبة، **ديوان المحاسبة بالجمهورية اللبنانية**، تاريخ الدخول: 2021-3-30: http://www.arabosai.org/Ar

تاريخ 1954/11/23 ألغيت صلاحية الديوان في تقرير الملاءمة، وأصبحت رقابة الديوان المسبقة رقابة قانونية فقط.

أعيد النظر في تنظيم الديوان بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 1959/6/12، ثم صدر قانون بالمرسوم رقم 7366 تاريخ 1961 الغيت بموجبه صلاحية ديوان المحاسبة الخاصة بالموافقة على تعيين الموظفين، وأنيطت هذه الصلاحية، إضافة إلى سائر شؤون الموظفين الذاتية، بمجلس الخدمة المدنية. أعيد تنظيم الديوان بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 82 تاريخ 1983/9/16 الذي احدث لأول مرة وظيفة مدقق حسابات.

وتم تعديل هذا القانون بالمرسوم الاشتراعي رقم 5 تاريخ 1985/3/23، الذي أعاد العمل ببعض مواد المرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 1959/6/12 ثم بالقانون رقم 132 تاريخ 4/14/، الذي قضى بتوسيع ملاك الديوان . بموجب القانون رقم 133 تاريخ 4/14/، أنشئ قسم القانون المالي في معهد الدروس القضائية واصبح قضاة الديوان ، من مستشارين ومعاوني المدعي العام، يعينون من خريجي هذا المعهد[1].

وبحسب المادة الأولى من ديوان المحاسبة يعتبر:" ديوان المحاسبة هيئة مرتبطة بوزارة المالية مهمتها السهر على إدارة الأموال العمومية، وذلك بمراقبة استعمالها، والفصل بصحة حساباتها، وقانونية معاملاتها، ومعاقبة المسؤولين عن مخالفة القوانين والأنظمة المتعلقة بها."

وتخضع لرقابة الديوان حسب المادة الثانية:" تخضع لرقابة الديوان: 1) إدارات الدولة 2) البلديات الكبرى 3) البلديات التي تخضع بمرسوم يتخذ في مجلس الوزراء 4) المؤسسات العامة التابعة للدولة أو البلديات ما لم تستثن بنص خاص".

وقد نص مرسوم الاشتراعي الخاص بديوان المحاسبة أنه يحق للنيابة العامة التمييزية أن تلاحق جزائيًا كل موظف ارتكب أي تزوير أو اختلاس أموال عامة أو ارتشى أو اشترك فيها[2].

1- المنظمة العربية للأجهزة العليا للرقابة المالية والمحاسبة، **ديوان المحاسبة بالجمهورية اللبنانية**، مرجع سابق.

2- المادة 19: للمدعي العام ان يطلب الى النيابة العامة التمييزية ان تلاحق جزائيا كل موظف يرى هو أو الديوان انه ارتكب تزويرًا أو استعمل المزور، أو اختلس أموالا عمومية، أو ارتشى، أو أساء استعمال الوظيفة، أو اشترك في

كذلك على الإدارة المختصة إرسال معلومات بأسماء محاسبي النقود ومحاسبي المواد وكل تعديل على وظائفهم لحماية الأموال العمومية من أي اختلاس[1].

أما في المادة 31: على محاسبي المواد ان يرسلوا مباشرة الى الديوان بيانا سنويا بحساباتهم يشتمل على المعلومات التالية: - جداول الجرد في آخر كانون الاول من السنة | السابقة، او في تاريخ استلام المواد، اذا | وقع ذلك بعد التاريخ المذكور. | - محاضر او ايصالات او شهادات الاستلام | والتسليم في اثناء السنة المختصة. | قبل اول نيسان - محاضر او شهادات الاستهلاك أو الاستحالة | من السنة أو التعطيل في اثناء السنة المختصة. | اللاحقة. - جداول الجرد في 31 كانون الأول من السنة | المختصة [2].

أما المادة 32 فقد أشارت أنه على الموظفين المختصين في البلديات والمؤسسات العامة الخاضعة لرقابة الديوان ان يرسلوا اليه المستندات والحسابات والجداول المذكورة في المواد السابقة ضمن المهل المحددة فيها. وعلى البلديات التي ليس فيها دوائر مالية ان تتبع في ضبط حساباتها وعرضها على مراقبة الديوان نظاما تضعه وزارتا المالية والداخلية بعد موافقة ديوان المحاسبة.

إذًا يمكن القول أن لديوان المحاسبة وظيفتان: وظيفة قضائية ووظيفة ادارية. فالوظيفة القضائية يمارسها برقابته المؤخرة على الحسابات وعلى كل موظف يتولى ادارة الاموال العمومية. والوظيفة

احدى هذه المخالفات. وذلك بدون إجازة السلطة الإدارية. وعليه أن يبلغ طلب الملاحقة إلى الديوان والى الإدارة المختصة.

[1]- المادة 25: على الإدارات المختصة أن ترسل إلى الديوان المعلومات التالية: 1- لوائح بأسماء محاسبي النقود ومحاسبي المواد| في مطلع كل الخاضعين لرقابة الديوان | سنة مالية 2- لوائح بأسماء الموظفين الذين يقومون بحكم | وعند إجراء وظائفهم على اختلاف رتبهم بإدارة الأموال | كل تعديل العمومية. | على هذه | اللوائح

[2]- الجامعة اللبنانية، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، المرسوم الاشتراعي رقم9 صادر في 23-12-1954، تاريخ الدخول: 31-3-2021:
http://77.42.251.205/Law.aspx?lawId=199627&language=ar

الإدارية يمارسها برقابته المسبقة على تنفيذ الموازنة وبتقارير ينظمها عن نتائج الرقابة المسبقة والمؤخرة التي قام بها. [1]

وحسب المادة 67 لمعاملة مع جميع الوثائق المتعلقة بها وترسل نسخة عن كتاب الإيداع إلى المدعي العام [(2)] ، ويبت مجلس الوزراء في المعاملات التي تعرض عليه بقرارات معللة.

لكن بالرغم من ذلك لا تخضع لرقابة الديوان المسبقة المعاملات المتعلقة بالمشاريع التي تنفذها الدولة بالاشتراك مع الدول الأجنبية أو الهيئات الدولية[(3)].

الفقرة الثانية: التفتيش المركزي:

وبحسب المادة الثانية من المرسوم الاشتراعي رقم 115 صادر في 12 حزيران سنة 1959 إنشاء التفتيش المركزي يتولى التفتيش المركزي:

---

[1]- المادة 35 من المرسوم الاشتراعي رقم 9 صادر في 23-12-1954.

[2]- ديوان المحاسبة، **نشأة ديوان المحاسبة**، 18-2-2020، تاريخ الدخول: 31-3-2021:

http://www.coa.gov.lb/subjectview.aspx?type=17&subjectId=2101

ومنذ إنشاء الديوان توالت التشريعات المنظمة له حتى يومنا هذا، مسجلة خمس محطات رئيسية في مسيرة خمسة وأربعين عاماً يمكننا عرضها كما يلي:

1- في سنة 1952 أعيد النظر في تنظيم الديوان بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 9 تاريخ 1952/11/21 حيث أنيطت به، إلى جانب الرقابة المؤخرة، صلاحيات واسعة في الرقابة المسبقة بلغت حد تقرير الملاءمة.

2- بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 9 تاريخ 1954/11/23 ألغيت صلاحية الديوان في تقرير الملاءمة، وأصبحت رقابة الديوان المسبقة رقابة قانونية فقط.

3- أعيد النظر في تنظيم الديوان بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 1959/6/12، ثم صدر قانون بالمرسوم رقم 7366 تاريخ 1961/8/18 ألغيت بموجبه صلاحية ديوان المحاسبة الخاصة بالموافقة على تعيين الموظفين، وأنيطت هذه الصلاحية، إضافة إلى سائر شؤون الموظفين الذاتية، بمجلس الخدمة المدنية.

4- أعيد تنظيم الديوان بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 82 تاريخ 1983/9/16، الذي أحدث لأول مرة وظيفة مدقق حسابات. وتم تعديل هذا القانون بالمرسوم الاشتراعي رقم 5 تاريخ 1985/3/23، الذي أعاد العمل ببعض مواد المرسوم الاشتراعي رقم 118 تاريخ 1959/6/12، ثم بالقانون رقم 132 تاريخ 1992/4/14، الذي قضى بتوسيع ملاك الديوان.

5- بموجب القانون رقم 133 تاريخ 1992/4/14، أنشئ قسم القانون المالي في معهد الدروس القضائية وأصبح قضاة الديوان، من مستشارين ومعاوني المدعي العام، يعيَّنون من خريجي هذا المعهد.

[3]- المادة 68 من المرسوم الاشتراعي رقم 9 تاريخ : 1954/12/23

– مراقبة الإدارات والمؤسسات العامة والبلديات بواسطة التفتيش على اختلاف أنواعه.

– السعي إلى تحسين أساليب العمل الإداري.

– إبداء المشورة للسلطات الإدارية عفوًا أو بناء لطلبها.

– تنسيق الأعمال المشتركة بين عدة إدارات عامة.

– القيام بالدراسات والتحقيقات والأعمال التي تكلفه بها السلطات.

وبحسب المادة 3 يتألف التفتيش المركزي من إدارتين هما إدارة التفتيش المركزي وإدارة الأبحاث والتوجيه.

– تتألف إدارة التفتيش المركزي من المفتشية العامة الإدارية والمفتشيات العامة الفنية.

– يرأس كل مفتشية عامة مفتش عام تابع لرئيس إدارة التفتيش المركزي وتضم كل مفتشية عامة مفتشين ومفتشين معاونين.

– كما للتفتيش المركزي هيئة مؤلفة كما يلي:

–رئيس التفتيش المركزي (رئيسا)

–المفتش العام المالي (عضوا)

–المفتش العام التربوي (عضوا)[1].

أما بحسب المادة 12 تتألف اختصاصات إدارة التفتيش المركزي

١ –تراقب إدارة التفتيش المركزي وتفتش الإدارات العامة والبلديات فيما يتعلق بكيفية قيامها بالمهام الموكولة اليها. وتراقب وتفتش المؤسسات العامة وفاقا للشروط التي تنص عليها أنظمتها الخاصة.

٢ –تراقب وتفتش الموظفين التابعين للإدارات العامة والبلديات فيما يتعلق بكيفية قيامهم بالواجبات والمسؤوليات المترتبة عليهم، وتراقب موظفي المؤسسات العامة وتفتشهم وفاقا للشروط التي تنص عليها أنظمتها الخاصة.

٣ –يجري التفتيش وفقا لبرامج سنوية واستثنائية وبناء على تكاليف خاصة.

---

[1]– مرسوم اشتراعي رقم 115 صادر في 12 حزيران سنة 1959 إنشاء التفتيش المركزي.

٤ –توضع البرامج السنوية في شهر كانون أول من كل سنة بعد استشارة الإدارات والمؤسسات العامة والبلديات المختصة، ويجب أن تؤمن هذه البرامج تفتيش جميع الإدارات والمؤسسات العامة والبلديات مرة في السنة على الأقل.

٥ – توضع البرامج الاستثنائية كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

٦ –تصدر التكاليف الخاصة:

–أما عن رئيس إدارة التفتيش المركزي في جميع الحالات.

–وأما عن رئيس مجلس الخدمة المدنية اذا كان الأمر يتعلق بأحد الموظفين.

–وأما عن رئيس ديوان المحاسبة أو المدعي العام لدى الديوان اذا كان الأمر يتعلق بتفتيش مالي.

–وأما عن الوزير او المدير العام ضمن نطاق الادارة التابعة له.

٧ –تبلغ التكاليف الخاصة الى المفتشية العامة التي يعنيها الامر بواسطة رئيس ادارة التفتيش المركزي الذي عليه ان يعطيها الاولوية على برامج التفتيش السنوية[1].

يتبين مما سبق، أن كل من ديوان المحاسبة والتفتيش المركزي يلعبان دور مهم في ضبط مؤسسات وإدارات الدولة من الناحية المالية والإدارية وعليه كان من الضروري خضوع مرفأ بيروت لرقابة هذين الجهازين لضبط الفساد والتهرب الضريبي لدرء الأموال الضريبية نحو خزينة الدولة.

المطلب الثاني: العقد المناسب لمرفأ بيروت

في هذا المطلب سيتم الحديث في **الفقرة الأولى** عن أهمية عقد الB.O.T، أما في **الفقرة الثانية** سيتم تناول تمييز الB.O.T عن الخصخصة.

تصنّف الشراكة من خلال المفاهيم والتوجهات والمعايير المعتمدة في التصنيف بحسب نمط التنظيم، وأسلوب اتخاذ القرار، ونوع القطاع، وطبيعة النشاط، إضافةً إلى طبيعة العقد، بحيث يتحدّد الدور الذي يقوم به كلّ من القطاع العام والقطاع الخاص ضمن تلك الشراكة.

---

[1]– مرسوم اشتراعي رقم 115 صادر في 12 حزيران سنة 1959 إنشاء التفتيش المركزي، مرجع سابق.

فالترتيبات المؤسسية تتراوح ما بين ترك أمر البنية الأساسية للإدارة الحكومية، أو ترك أمرها كليًا للقطاع الخاص. ويلاحظ أنّ بين النمط الأوّل والثاني ترتيبات مؤسسيّة أخرى توزّع فيها الأدوار بين الطرفين من خلال إسناد خدمات البنية الأساسية عبر عقود كالخدمة، أو الإدارة، أو التأجير، أو الشراكة، أو الامتياز.

البرنامج القومي لشراكة القطاعين العام والخاص، (2007)، الوحدة المركزية للشراكة مع القطاع الخاص بوزارة المالية المصرية.

إنّ أكثر التصنيفات قبولًا من قبل الباحثين تتدرج على أساس مجموعتين[1]:

1- شراكات تعاونية Partnerships Collaborative

يدور هذا النوع من الشراكات حول إدارة الشراكة وتنظيمها على أساس تشاركي بين القطاعين العام والخاص، حيث تتّصف الشراكة بعلاقات أفقية بين أطرافها ويتمّ اتخاذ القرار بالإجماع بحيث يشترك جميع الشركاء بأداء المهمات والواجبات، من دون إشراف منفرد لأي طرف بموجب القواعد التي يفرضها.

تعتمد الشراكات التعاونية على مشاركة من قبل طرفين على الأقل يتفقان على مشاركة الموارد، مثل الموارد المالية والمعرفة والأشخاص. المنظمات في شراكة تعاونية تشارك أهداف مشتركة ويتمثل جوهر الشراكة التعاونية في أن تستفيد جميع الأطراف بشكل متبادل من العمل معًا.

هناك حالات يتم تطوير الشراكات التعاونية بين أولئك في مختلف المجالات لتكملة خبرة بعضهم البعض. يمكن أن تؤدي العلاقات بين الشركاء المتعاونين إلى شراكات طويلة الأمد تعتمد على بعضها البعض. واعتبر دون كيتل، "من الرعاية الطبية إلى المساعدة الطبية، التخطيط البيئي إلى سياسة النقل.

---

[1]- مجلة الجيش العدد 318، كانون الأول 2011.

في أغلب الأحيان يتم استخدام الشراكة والتعاون بشكل متبادل، أحيانًا في نفس الفقرة أو حتى الجملة. الكثير من استخدام المصطلحات مدفوعة بالسياسات، مما يفسح المجال لاستخدام مصطلحات مثل "التفكير المشترك" و "العمل المشترك".

إنها ترتيبات تعاونية يكون فيها الفاعلون من مجالين أو أكثر من مجالات المجتمع – سواء كانت الدولة أو السوق أو المجتمع المدني، تشارك في عملية غير هرمية تسعى من خلالها هذه الجهات الفاعلة لتحقيق هدف الاستدامة. في الآونة الأخيرة، أقيمت شراكات لحل المشاكل المجتمعية وهي تفعل ذلك على أساس التزام رسمي إلى حد ما[1].

2- شراكات تعاقدية Partnerships Contracting

شكلت الشراكة بين القطاعين العام والخاص السبيل الوحيد لكثير من الاقتصادات حول العالم ومنها الاقتصاد اللبناني، من أجل إعادة تمويل بنى تحتية وإنشائها بغية تطوير الاقتصاد، فالاقتصاد اللبناني وبعد مرور العقد الأوّل من القرن الحادي والعشرين، فلا يمكن أن يتطوّر من دون بنى تحتية التي تُعتبر أكثر من ضرورية لأي اقتصاد حديث، من أهمّها نذكر خدمات الطاقة الكهربائية وشبكات الاتصالات المواكبة لتطوّرات العصر، ومحطات الصرف الصّحي والطرق والجسور والمياه، وغيرها الكثير من أعمدة الحياة العصرية لاقتصادٍ ناجحٍ يحافظ على بيئته ويقدّم الرفاه الاقتصادي والاجتماعي لأبنائه.

وممّا لاشكّ فيه أنّ الاستثمار في البنى التحتية يؤدي دورًا رئيسًا في تحفيز نموّ الناتج المحلي وتطوير الاقتصاد وتأمين نموه المستدام. فمشاريع البنى التحتية تسهم في إيجاد الأرضية المناسبة لاستقطاب الاستثمارات وخلق فرص عمل عديدة في القطاعات جميعًا ولكل الطبقات الاجتماعية على اختلافها. كذلك للبنى التحتية تأثير مباشر على الخدمات العامة لجهة مدى توافرها، واتساع نطاقها وشموليتها، ورفع قدرتها التنافسية وخفض كلفتها.

إنّ عجز الدولة المزمن عن تحمّل أعباء الإنفاق الاستثماري اللازم بسبب تراكم الدين العام اللبناني، انعكس سلبًا على قدرة الدولة في تأمين الخدمات العامة ولا سيّما الأساسية منها، كالكهرباء

---

[1] – عادل رزق، **إدارة الأزمات المالية العالمية**، الطبعة الأولى، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2010، ص 60.

والنقل العام، وهذه الحالة خبرتها دول عديدة واستطاعت تخطّيها من خلال اللجوء إلى الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشاريع بنى تحتية ذات منفعة عامة، وتنفيذها وإدارتها.

أمّا في ما يخصّ الشراكة بين القطاعين العام والخاص, فهي تشمل كل درجات الشراكة في المخاطر بنسب تختلف من مشروع إلى آخر بحسب المشاريع والاتفاقات المبرمة، يتحمّل القطاع الخاص في عقود الشراكة مخاطر التطوير والتصميم والتشييد والتشغيل والاستكشاف والتمويل والتضخّم. وهنا تكمن أهميّة هذه الشراكة إذ إنّ القطاع الخاص أكثر دينامية لجهة التطوير والاستكشاف، خصوصًا وأنّه يسعى لرفع إنتاجيته ممّا ينعكس إيجابًا على الجودة والنوعية للسلع المقدّمة من جهة، وعلى تخفيض الكلفة من جهة أخرى. وفي الوقت نفسه، يتحمّل القطاع العام مخاطر البيئة والتنظيم والتعرفة وبعض الأمور القانونية الأخرى، ويمكن أن يتحمّل الطرفان معًا المخاطر المتعلّقة بالقوّة القاهرة والعلاقات مع العمّال والربح والخسارة. كذلك يمتاز هذا النوع من الشراكة بأنّ القطاع العام لا يقوم بشراء الأصول للمشاريع، بل يقوم بشراء السلعة المنتجة, وبمفهوم آخر يهتم القطاع العام أكثر بالمخرجات بدلًا من اهتمامه بالمدّخلات.

أما الشراكة التعاقدية فهي نوع من الشراكات بترتيبات توصيل الخدمات بموجب عقد بين طرفين. تكون العلاقات بين أطراف الشراكة عامودية مع وجود جهة مرجعية واحدة تمارس الرقابة والسيطرة على النشاط ولا تمارس أداء المهمّات، بل تعتمد على الأطراف الأخرى في ذلك. تكون تلك الجهة قادرة على إنهاء الشراكة أحيانًا بطريقة أحادية استنادًا إلى معيار العقد الذي يحكم العلاقة بين القطاعين العام والخاص(1).

---

[1]– أنيس بو ذياب، **الشراكة بين القطاعين العام والخاص: فرصة للنهوض بالاقتصاد اللبناني**، مجلة الجيش، العدد 99 كانون الثاني 2017.

يدخل نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص Public– Private Partnership PPP، وفق التصنيف الوارد أعلاه، ضمن الشراكات التعاونية، بينما تأخذ الشراكات التعاقدية أشكالًا عديدة مثل التأجير والإدارة، والخدمة، والشريك الاستراتيجي، والامتياز، إلخ...

يبيّن الجدول أدناه بعض أنواع الشراكة:

النوع	التشغيل والصيانة	التمويل	الملكية عند انتهاء العقد	مدة العقد سنوات
عقد إدارة	قطاع خاص	دولة	دولة	5 – 3
تأجير تمويلي/إكراء	قطاع خاص	دولة	دولة	8 – 5
إعادة تأهيل، تشغيل ونقل ROT	قطاع خاص	قطاع خاص	دولة	20 – 15
إعادة تأهيل، تأجير تمويلي ونقل RLT	قطاع خاص	قطاع خاص	دولة	20 – 15
بناء، إعادة تأهيل، تشغيل ونقل BROT	قطاع خاص	قطاع خاص	دولة	30 – 20
بناء تشغيل ونقل BOT	قطاع خاص	قطاع خاص	شبه خاص	30 – 20
بناء تملك تشغيل ونقل BOOT	قطاع خاص	قطاع خاص	شبه خاص	30 – 20

بناء تأجير تمويلي وتملك BLO	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	25 +
بناء تملك وتشغيل BOO	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	25 +
امتياز	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	25 +
خصخصة جزئية	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	25 +
خصخصة كاملة	قطاع خاص	قطاع خاص	قطاع خاص	غير محددة (أو وفق مدّة الترخيص)

الفقرة الأولى: تعريف عقد الـ B.O.T وأهميته وانتشاره

يعتبر نظام عقد الـ B.O.T من الأنظمة الحديثة التي تعتمدها الدول لتنفيذ مشاريع ضخمة في البنية التحتية وغيرها، مثل الأوتوستردات والطرقات والجسور والمطارات والاتصالات والمرافئ والماء والكهرباء... فقد تبين أن إشراك القطاع الخاص في هذه المشاريع يؤمن نوعية أفضل ويوفر في الوقت والكلفة. ويعتبر هذا العقد شكلًا من أشكال تحقيق المشاريع وتمويلها؛ إذ تمنح شركة متخصِّصة امتيازًا لتصميم مشروع معين وتنفيذه وتشغيله بعد أن تكون الدولة قد قررت خطوطه العريضة وأهدافه. وتتولى الشركة القيام بجميع خطوات المشروع من إنشائه الى تشغيله واستثماره لحسابها الخاص لمدة محدَّدة من السنوات، وفي نهاية مدة الامتياز تقوم الشركة بإعادة أصول المشروع الى الدولة في حالة جيدة للاستمرار في تشغيله واستثماره، بدون مقابل أو بمقابل متفق عليه.

الـ B.O.T اختصار لثلاث كلمات هي: بناء – (Build) تشغيل – (Operate) نقل الملكية

(Transfer). ويمكن تعريف هذا العقد بأنه اتفاق بين الدولة وشركة متخصّصة من شركات القطاع الخاص، توكل بموجبه الدولة إلى الشركة مهمة القيام بأعمال تدخل في نشاطات القطاع العام، عن طريق منح هذه الشركة امتيازًا وفق الأصول القانونية من أجل إنشاء مشروع ضخم وتنفيذه وتشغيله. وتتولى الشركة تمويل هذا المشروع، من دون إرهاق الموازنة العامة للدولة بأي نفقات، على أن يسمح لها باستعادة ما أنفقته على هذا المشروع إضافة إلى أرباحها المتوخاة فيه عبر استيفاء رسوم معينة من المستفيدين من خدماته مباشرة. ويتم كل ذلك تحت إشراف ورقابة الدولة وأجهزتها الإدارية التي تحدّد مقدار الرسوم وكيفية إستيفائها، ضمن قواعد قانونية وضوابط فنية متفق عليها مسبقًا. وتقوم الشركة باستثمار المشروع لحسابها الخاص مدة من الزمن، ثم تقوم في نهايتها بنقل ملكيته وكل ما يتعلّق به إلى الدولة أو إحدى الإدارات أو المؤسسات العامة[1] .

الفقرة الثانية: تمييز عقد الـ B.O.T عن الخصخصة

إنّ عقد الخصخصة هو عقد إداري يتم إبرامه بين الدولة والقطاع الخاص، موضوعه بيع مشروع تملكه الدولة ونقل ملكيته كليًا أو جزئيًا إلى أحد أشخاص القطاع الخاص، فتنقطع علاقة الدولة نهائيًا بالمشروع. وعلى الرغم من تشابه عقد الخصخصة مع عقد الـ B.O.T من ناحية تناولهما أموالًا عامة تملكها الدولة ونقل ملكيتها إلى القطاع الخاص، إلا أنهما يختلفان من عدة نواحٍ، أهمها:

إن موضوع عقد الـ B.O.T هو إنشاء مرفق عام وتشغيله لمدة محدَّدة متفق عليها في العقد، مع احتفاظ الدولة بحق السيطرة عليه من خلال وضع شروط وقواعد تتعلق بإنشائه وتشغيله إضافة إلى حق الإشراف والرقابة على المشروع حتى إعادة ملكيته إلى الدولة في نهاية المدة المتفق عليها.

أما في عقد الخصخصة، فتنتقل ملكية المشروع نهائيًا إلى القطاع الخاص وتنقطع علاقة الدولة به وتمتنع عن التدخل في إدارته أو رقابته أو الإشراف عليه.

وبناء على ذلك، يعتبر نظام عقد الـ B.O.T حلًا وسطًا بين نظام الخصخصة وبين تمويل المشاريع عبر الوسائل التقليدية للدول من خلال فرض الضرائب أو الحصول على القروض الداخلية أو الخارجية أو رصد اعتمادات في الموازنات العامة.

وتجدر الإشارة أنه يختلف تمويل الـB.O.T عن تقنيات التمويل التقليدية، فهذه الأخيرة تنشأ

---

[1]– أهداف الشراكة ومتطلبات نجاحها، اقتصاد ومال، العدد 390، كانون الأول 2017.

لأجل تأمين سلامة عملياتها على كافة الدولة، فيتوجب على المستثمر في هذه الحالة أن يتأكد من قدرة الدولة على تسديد ديونها أو أن كانت ترتكز على كفالة مؤسسة خاصة، فيتوجب على المستثمر أن يأخذ بعين الاعتبار ميزانية هذه المؤسسة[1].

إذًا، وتبين أن عقد تنظيم الاستثمار بحيث انه عقد مبهم غير مستوفي للشروط وغياب كلي عقد تلزيم مبهم يتبين أن عقد الاستثمار في مرفأ بيروت لا يستوفي شروط ولا أي عقد من العقود الواردة فيما سبق. لذلك إن من الأجدر أن اعتماد إحدى هذه العقود، ولعل أهم عقد يناسب الاستثمار في المرفأ هو عقد B.O.T والذي يشكل عقد ذو خصائص جيدة، لأن الاستثمار يكون لفترة معينة ومن بعدها تعود للدولة صلاحية استلام المرفأ بعد انتهاء مدة العقد مع كامل التجهيزات.

لكن، قبل اختيار عقد الاستثمار لا بد من تفعيل دور الهيئة الناظمة والتي تقوم تتابع أنواع عقود مع الشركات الخاصة التي تلزم مصلحة عامة تابعة للدولة، والتي تتابع تنفيذ العقد بين المصلحة العامة وهذه الشركة الخاصة.

المطلب الثالث: المكاسب الاقتصادية والسياسية لإعادة إعمار المرفأ

كما سبق وتبين، إن مرفأ بيروت بحاجة إلى إعادة تنظيم وتفعيل الرقابة لأنه واجهة لبنان الاقتصادية والأساسية. وبناءً عليه، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فقرتين، **الفقرة الأولى**، تتناول أهمية تفعيل الهيئة الناظمة أما **الفقرة الثانية**، فتشير إلى المكاسب السياسية من إعادة إعماره.

الفقرة الأولى: تفعيل الهيئة الناظمة

لم يعرّف المشارع اللبناني الهيئات الناظمة لكن وفقًا لمجلس الدولة الفرنسي فإن الهيئات المستقلة هي منشآت إدارية تتصرف باسم الدولة، وتتمتع بسلطة حقيقية دون أن تخضع في ذلك إلى سلطة الحكومة.[2]

---

[1]– جمال فواز، **خصخصة المرافق العامة ونظام الـ B.O.T الوجه المعتدل للخصخصة في قطاع الاتصالات**، رسالة أعدت لنيل شهادة الماسر في العلوم السياسية والادارية –قسم التخطيط والإدارة مهني، 2018، ص. 59.

[2] - GENTOT MICHEL, **les autorités administratives indépendantes**, 2éme édition, Montchrestien, Paris, p.p.27-28.

وتعددت التعريفات الفقهية لها:

– سلطة إدارية مزودة بنموذج تنظيم مشترك، متحررة من السلطة التسلسلية مهمتها ضبط قطاع اقتصادي أو مالي محدد.

–سلطات سياسية مكلفة بتأمين انتظام القطاعات الحساسة للحياة الاقتصادية، وتشكل نظامًا جديدًا من التدخل السياسي.

–ومنهم من اعتبرها هيئات عمومية غير قضائية، استمدت من القانون مهمة ضبط قطاعات حساسة، والسهر على احترام بعض حقوق مستعملي الإدارة، وهي مزودة بضمانات تنظيمية وسلطات تسمح لها بممارسة وظائفها دون أن تكون خاضعة لتأثير الحكومة"[1].

وفي لبنان، يندرج تشكيل «الهيئات الناظمة» ضمن أبرز الشروط التي يركّز عليها المجتمع الدولي لتنفيذ مقررات «سيدر» والهيئة الناظمة هي شخصية معنوية يفترض، وفق القانون، أن تتمتع باستقلالية تامة على أن يتم تعيين أعضائها من متخصصين يقومون بعملهم الاستشاري التقني عبر إعداد الدراسات والخطط التنفيذية لتطوير القطاع، بما في ذلك تحديد الأسعار والخدمات وجودتها، بغض النظر عن هوية الوزير أو انتمائه السياسي الذي قد يتبدل بين حكومة وأخرى.

أما السبب الرئيسي في تأخر تشكيل الهيئات الناظمة هو خوف الوزراء المعنيين على صلاحياتهم، على اختلاف انتماءاتهم السياسية، متسلحين بنص الدستور على أن "الوزير سيّد نفسه".

حيث اعتبر غسان حاصباني أنه من المهم تشكيل الهيئات الناظمة التي تندرج ضمن الإصلاحات المطلوبة من الحكومة. "فعدم اتخاذ قرار لتشكيل الهيئات يعني أنه لا نية للإصلاح

---

[1]– فرح نصر الله، **دور الهيئات الناظمة في الإصلاح الإداري والمالي (الهيئة المنظمة للاتصالات في لبنان نموذجًا)**، رسالة أعدت لنيل شهادة الماستر 2 مهني، وظيفة عامة، الجامعة اللبنانية، الفرع الثاني– جل الديب، ص. 24.

البنيوي والشفافية، وبالتالي قطع الطريق أمام الاستثمارات وإمكانية حمايتها، علما بأن نجاح مؤتمر سيدر يتوقف على قدرتنا على تأمين فرص الاستثمارات التي تحرك العجلة الاقتصادية"[1].

أما من الناحية القانونية، فأوضح وزير العدل السابق شكيب قرطباوي أن القوانين صدرت ولم يطعن بها، وبالتالي بمعزل عما إذا كانت متوافقة مع الدستور أم لا، يجب تطبيقها. والهيئات الناظمة من القوانين الضرورية التي على الحكومة اتخاذ القرار بشأنها، خصوصاً أنها معنية بأهم القطاعات في الدولة [2].

الفقرة الثانية: المكاسب السياسية لإعادة إعمار المرفأ

يشكل انفجار مرفأ بيروت ضرب للمصالح اللبنانية في مجالي النفط والغاز والطبيعي، الأمر الذي يحرم لبنان من هذه الثروة في مراحلها المبكرة، لأنه ضرب تلك المصالح في مراحل لاحقة، قد يجعل "إسرائيل" في مواجهة مباشرة مع الشركات العاملة في لبنان (توتال الفرنسية، وإيني الإيطالية، ونوفاتك الروسية). فـ"إسرائيل" تخوض معارك إقليمية شرسة في مجال استخراج النفط والغاز الطبيعي في شرق البحر المتوسط، إضافة إلى محاولتها لتصدير هذه المواد الأولية، حتى تتحول إلى مركز إقليمي للطاقة، وإحدى هذه المعارك تقع في لبنان.

فبعد تأخير لعدة مرات، وصلت باخرة الدعم اللوجستي Lundstrom Tide المُستأجَرة من قبل شركة توتال الفرنسية وكذلك باخرة الحفر Tungsten Explorer إلى مرفأ بيروت في فبراير/شباط 2020، وذلك لبدء عملية الحفر واستخراج عيّنات من التربة للتأكد من وجود الغاز والنفط في المياه اللبنانية[3].

1- الشرق الأوسط، **قلق الوزراء على صلاحياتهم يعرقل الهيئات الناظمة في لبنان**، 2-10-2019، تاريخ الدخول: 2021-3-30: https://aawsat.com/home/article

2- الشرق الأوسط، **قلق الوزراء على صلاحياتهم يعرقل الهيئات الناظمة في لبنان**، مرجع سابق.

3- محمد السيد، **مرفأ بيروت: صندوق لبنان الأسود**، إضاءات 5-8-2020، تاريخ الدخول 9-3-2021:

https://www.ida2at.com/beirut-port-lebanon-black-box/

وبناءً على الدراسات الأولية للشركات، تبين أن لبنان يمتلك ثورةِ غازية ونفطية هائلة تصل إلى حدود 95 تريليون قدم مكعب من الغاز و900 مليون برميل من النفط، أي ما يوازي 600 مليار دولار من عائدات الغاز و450 مليار دولار من عائدات النفط. هذه العائدات الهائلة للثروة النفطية والغازية في لبنان سيؤدي حكمًا إلى دفع العملية التنموية وخلق آلاف فرص العمل تدريجيًا، وإنقاذ البلاد من الأزمة الاقتصادية الخانقة الحالية [1].

وتنقسم الساحة النفطية البحرية اللبنانية إلى 9 بلوكات، يقع البلوكات 7 – 8 – 9 في الجنوب في حين أن البلوكين 1 – 2 في الشمال، والبلوك رقم 4 الذي سيبدأ الحفر فيه بين بيروت والبترون. أما البلوك رقم 5 فهو في المنطقة الحدودية مع اليونان وقبرص. وتحاول "إسرائيل" الحصول على حصة من البلوك رقم 9، نظرًا لجودة ونوعية الموارد النفطية الموجودة في لبنان وفي هذه البلوكات تحديدًا. وتشكِّل البلوكات 8 و9 و10 نقطة خلاف مع العدو الإسرائيلي حيث تزعم هذه الأخيرة أن البلوك 8 جنوبًا يقع أيضًا داخل حدودها. وفي ظل هذا الخلاف اقترحت الولايات المتحدة عام 2012 على لبنان أن تقوم بإعطاء 360 كيلومترًا مربعًا من المياه اللبنانية لإسرائيل من أصل 860 كيلومترًا مربعًا هي مجموع مساحة ما يسمى الحقل النفطي رقم 9، وبالتالي يحصل لبنان على ثلثي المنطقة الاقتصادية مقابل ثلث "لإسرائيل". لكن الحكومة اللبنانية لم توافق على هذا المقترح على أساس أن المنطقة بكاملها ضمن المياه الإقليمية اللبنانية.

لذلك، من الممكن أن تُقدِم إسرائيل على خطوة من شأنها أن تُعطِّل العمل في أحد أهم مرافئ البلاد (مرفأ بيروت)، وهو الذي يستقبل معظم السفن المسؤولة عن التنقيب عن النفط والغاز، كما أن كارثة بهذا الحجم، لا شك أنها ستُعطِّل الاقتصاد اللبناني وستُلقي بظلالها على كافة مشروعاته الاقتصادية، خاصة مشروعات الطاقة، التي كانت وشيكة[2].

ويشير الباحث في شؤون الاقتصاد والنفط زياد ناصر الدين، إلى "أن موقع مرفأ بيروت الاستراتيجي جعل منه قبل الحرب السورية الشريان المغذي لاقتصادات المنطقة الممتدة من سوريا

---

[1]– المرجع السابق.

[2]– محمد السيد، **مرفأ بيروت: صندوق لبنان الأسود**، مرجع سابق.

إلى العراق وصولًا إلى الأردن ودول الخليج". ويستشهد بكلام المؤرخ اللبناني ميشال شيحا الذي قال "إن الاقتصاد اللبناني مبني على المرفأ والمصارف. عدا عن مميزات المرفأ ومنها العمق الذي يصل إلى 35 مترًا ما يميزه عن باقي موانئ المنطقة، فهو يتعامل مع 56 شركة شحن عالمية. ويعتبر صلة وصل أساسية ما بين الشرق والغرب، وهذا يضعه اليوم في مواجهة أساسية ضمن التنافس ما بين الموانئ الموجودة على سواحل شرق المتوسط، كمدخل أساسي متعلق بمصادر الطاقة، تحديدًا الغاز الذي يعتبر الثورة الاقتصادية المستقبلية"[1].

واعتبر أن المرافئ القوية دورًا مستقبليًا مهمًا جدًا بمشاريع الاستثمارات في الغاز". ويشير إلى أن "تحول المنطقة إلى نزاعات على الحدود البحرية يُدخلها في صراع سياسي واقتصادي مرتبط بشكل أساسي بإيجاد أسواق لهذا المخزون النفطي الكبير الموجود في قعر المتوسط، ما يعنون المرحلة المقبلة لصراع شرق المتوسط بالتالي: صراع حدود بحرية، وصراع نفوذ بحري، وصراع على الأسواق الأوروبية، وصراع موانئ تجارية. الرغم من التحسينات التي طالت إشدود وحيفا في الأراضي الفلسطينية، فإنها لم تصل إلى نتائج مرفأ بيروت، وذلك بسبب ميزات المرفأ التي أوردت سابقًا، واندماجه في النظام العالمي للمرافئ على الرغم من الفساد المستشري في البلد"[2].

---

[1] – سوسن مهنا، **صراع الموانئ يخلط الأوراق بين الحلفاء والأعداء**، الاندبندت العربية، 5-9- 2020، تاريخ الدخول: 9-3-2021:

https://www.independentarabia.com/node/

[2] – المرجع السابق.

الخاتمة

إن للموانئ البحرية دور أساسي في تواصل الدولة مع الدول الأخرى، ويشكل المرفأ أيضًا نقطة عبور مهمة نحو العالم. ويتبين أن وظيفة المرفأ على المستوى المحلي يؤثر على اقتصاد الدولة وإذا ما قرنت بالمدن الأخرى يتبين أن وظيفة الميناء هي الصناعة القائدة وتمتز بالدرجة العالية من التمركز وتكون ذي مرونة عالية للطلب الداخلي وذي نسبة عالية من الديناميكية.

وقد جاءت العولمة ومعها التطور التكنولوجي لفتح أفاق جديدة من التقدم وربط القطاعات فيما بينها. وبهذا قد أحدثت تداخلًا إقليميًا عن طريق إمكانية الوصول ووجود البر مع البحر يشكل عاملًا مهمًا ومؤثر بالمكان الذي يتواجد فيها على عدة نقاط مع أهمية كفاءة البنية التحتية[1].

أما مرفأ بيروت فكان يشكل الشريان الأساسي للبنان والذي كان المرفأ الأول في لبنان مقارنةً بباقي المرافئ اللبنانية.

كان مرفأ بيروت، أيام الاستعمار، يؤدّي دوراً مهماً بين إزمير والإسكندرية، وقد أُنشئت سكّة الحديد لربطه بالشام عبر الجبل والبقاع. هكذا كان يسهم في تشكّل المجال الإقليمي، لكنه تعرّض لأكثر من ضربة: البريطانيون «خلقوا» مرفأ حيفا في مواجهة الفرنسيين، ثم قرّرت سوريا لاحقاً، ألا تخضع لقطبية مرفأ بيروت وحده، فأسّست مرفأَي طرطوس واللاذقية وبنت شبكة مواصلات تربطهما بحلب. وفي العقود الأخيرة، تحوّلت مسارات إنتاج السلع وخطوط تصديرها فأصبحت حركة شحن البضائع عبر المتوسط[2].

1– فوز عبد علي، **الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته**، مركز تخطيط الحضري والإقليمية/ جامعة بغداد، مجلة الخليج العربي المجلد (47) العدد (1–2) لسنة 2019، ص. 356.

2– محمد وهبة، **بيروت: أي دور إقليمي؟ لأي اقتصاد؟** جريدة الأخبار، الاثنين 11 كانون الثاني 2021، تاريخ الدخول: 2–6–2021:

https://alakhbar.com/Issues/298693?__cf_chl_jschl_tk__=f00ef5f16dc3fd606643eba5323d0b84f73f59c816236090480Aelim9YecCHcbBfGiZ4P8pmSxWpuSOxd7woT8N__vKUCzfSLIX78s7RYMwoWZtC6JGzRqHZ0ecqnYN11AW1xhA_fJXTPyPePhRLogOa_S3P5nuHVogzFcYtAuNgZJI1pAY_sFsYIp2A34DoSSSOuUmWpDb_72kkg99AvEWif9c8gi5rugTChDrKVU1vLyEXLwptjECW8fkCnHEx4cvQRS9FC0yZ7P6J9wk

ومنذ القرن التاسع عشر شكل هذا المرفأ نقطة العبور من الشرق إلى الغرب، وكانت تنشط تجارة الترانزيت، والتي كانت تدر الكثير من الأموال وتبين من خلال هذا التقرير الارتفاع في العائدات المالية من سنة إلى سنة حتى تاريخ تفجير المرفأ.

أن المرفأ بالنسبة إلى الداخل اللبناني، ليس وحدة اقتصادية معزولة عن النشاط الاقتصادي والاجتماعي، بل هو معبر لأكثر من 70% من البضائع الواردة إلى لبنان في اتجاه مناطق التخزين والاستهلاك. ومرفأ بيروت أيضاً هو مقاطعات طائفية وطبقية أيضاً. قوى السلطة تملك حصصاً فيه كأنه أسهم ملكية. ومخلّصو البضائع يسيطرون على عمليات التهريب فيه انطلاقاً من انتماءاتهم الطائفية والمذهبية وعلاقاتهم مع رجال الأعمال أيضاً. لذا، فإن الأمل بتطوير المرفأ يجب أن يكون أملاً بتطوير النظام بكامله[1].

فبسبب انفجار 4 آب 2020 تدهورت الأوضاع أكثر فأكثر في لبنان بعد أن كانت بالأصل سيئة بفعل التحركات الشعبية في تشرين الأول 2019، حيث لم يكفي الدولة اللبنانية الأزمة المالية الحادة وأزمة كورونا التي خنقت ما تبقى من أمن صحي ومالي، أضيفت على هذه الأزمات أزمة أخرى تمثلت في انفجار المرفأ والذي لم يتعافى حتى الآن.

لكن بسبب الأوضاع التي حلت بالمرفأ من الناحية اللوجستية وغياب الفعلي للموظفين بسبب الأضرار الضخمة كان التدريب في شركة المخلص الجمركي مهدي المقداد. والذي أغنى البحث لما قدم هذا التدريب توضيح للعديد من النقاط المهمة. بالإضافة إلى بعض المقابلات الخاصة كمقابلة مع السيد محمد زبيب.

كذلك أضاء هذا التقرير على موضوع اللجنة المؤقتة والتي أدارت المرفأ مدة ثلاثين عامًا وأشار أيضًا إلى موضوع الفساد المستشري في المرفأ والذي كان يجب أن يدر أموالًا طائلة على خزينة الدولة اللبنانية.

---

w9fhq5hyy9cqd1NjI4xmLQajkN62jWjBQJxNOgECp7-cu5YOgqcHgxUitT1xm8ePVm7jIIAZI6R1XdJwtgu7GaEGz1z58B579gR87buZMtpyuCQHveZ_ZjuPR-dRtLNE4nVCzR20w_z_eKzft6viCGXgCISGf1KNXIS8nC-0oYojZt07sXNpXPudeJI1r9CEyxd8M

[1] – محمد وهبة، **بيروت: أي دور إقليمي؟ لأي اقتصاد؟**، مرجع سابق.

لذلك تم تقديم العديد من الحلول بالنسبة إلى المشكلة التي كانت موجودة في المرفأ منها، عقد B.O.T، الذي يعتبر من أفضل العقود والتي يجب أن يأخذ بها بعد إعادة إعمار المرفأ، بالإضافة إلى تفعيل دور الهيئات الناظمة والتي تلعب دورًا كبيرًا في حماية الأموال العامة والأموال التي تأتي من المرفأ خصوصًا مع انتشار الفساد الكبير فيه، لذلك إن تفعيل دورها سيؤدي حتمًا إلى مراقبة أكثر للعائدات المالية.

ولا يمكن، أن تفعّل هذه الهيئات دون تفعيل دور رقابة ديوان المحاسبة والتفتيش المركزي والذي من الممكن أن تشكل ثلاثي أساسي مع الهيئات الناظمة.

كذلك أوضح التقرير بعض أسباب انفجار المرفأ والذي ألغى دور لبنان على صعيد الإقليمي خصوصًا بالنسبة لموقعه على البحر الأبيض المتوسط والذي حول مسار البضائع والعائدات الجمركية إلى الدول المجاورة خصوصًا إلى مرفأ حيفا، والذي من المتوقع أن يكون البديل عن مرفأ بيروت على المدى الحالي والبعيد.

الملاحق:

ملحق رقم 1: النظام المالي لإدارة واستثمار مرفأ بيروت

الجمهورية اللبنانية
إدارة واستثمار مرفأ بيروت

٨٢٠٨
٢١ آب ١٩٩٨

رقم ٧٢١
٩٨/٨/٢٥

النظام المالي
لإدارة واستثمار مرفأ بيروت

بموجب قرار لجنة الإدارة رقم : ٩٨/١٠٩ تاريخ ١٩٩٨/٨/٦
تصديق السيد وزير النقل : رقم ٧٢١ تاريخ ١٩٩٨/٨/٢٥

بيروت في ١٩٩٨/٨/٢٥

النظام المالي ١٩٩٨/٠- ٩٨/٨/١٨ ١

ملحق رقم 2: عقد جماعي بين إدارة واستثمار مرفأ بيروت ونقابة موظفي وعمال مرفأ بيروت

عقد جمـــاعي

بين

إدارة وإستثمار مرفأ بيروت

ونقابة موظفي وعمّال مرفأ بيروت

بين الموقعين أدناه :

١- <u>الدولة اللبنانية</u>

إدارة وإستثمار مرفأ بيروت والممثلة بشخص المهندس عصام بكداش ، رئيس لجنة إدارة وإستثمار مرفأ بيروت ومديرها العام.

فريق أول

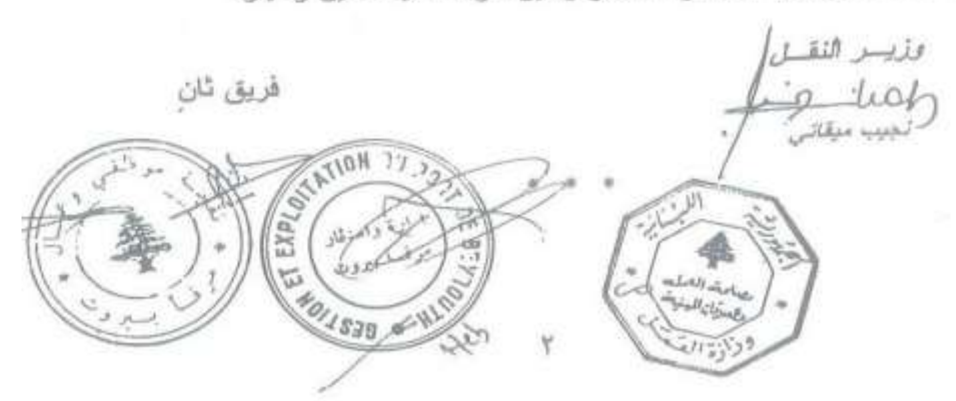
٢- <u>نقابة موظفي وعمّال إدارة مرفأ بيروت</u>

ممثلة بشخص رئيسها د.بشارة الأسمر وأمين سرها السيد حسين زعيتر.

وزيـر النقـل

نجيب ميقاتي

فريق ثانٍ



٢

ملحق رقم 3

مهدي كامل المقداد
مخلص جمركي مرخص
بيروت 70-208015

لمن يهمه الامر ,

نفيد بأن السيدة رولا حيدر مظلوم,

خضعت للتدريب على طباعة البيانات الجمركية لدى مكتبنا

خلال الفترة الممتدة من 1-1-2021 لغاية 28.2.2021.

وشكراً

مهدي كامل المقداد
مخلص بضائع مرخص
تلفون: ٠٣/٦٢٠٥٦٣

لائحة المراجع:

مراسيم اشتراعية:

- المرسوم الاشتراعي رقم 9 تاريخ : 1954/12/23
- مرسوم اشتراعي رقم 115 صادر في 12 حزيران سنة 1959 إنشاء التفتيش المركزي.
- مجلة الجيش العدد 318، كانون الأول 2011

كتب:

- رزق، عادل، **إدارة الأزمات المالية العالمية**، الطبعة الأولى، مجموعة النيل العربية، القاهرة، 2010.

مجلات:

- بو ذياب، أنيس، **الشراكة بين القطاعين العام والخاص: فرصة للنهوض بالاقتصاد اللبناني،** مجلة الجيش، العدد 99 كانون الثاني 2017.
- عبد علي، فوز ، **الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته**، مركز تخطيط الحضري والإقليمية/ جامعة بغداد، مجلة الخليج العربي المجلد (47) العدد (2−1) لسنة 2019.
- اقتصاد ومال، أهداف الشراكة ومتطلبات نجاحها، العدد 390، كانون الأول 2017.

رسائل وتقارير:

- خاروف، مريم، **آلية العمل الإداري في إدارة واستثمار مرفأ بيروت**، تقرير حول أعمال التدريب في إدارة واستثمار مرفأ بيروت في المدة الزمنية الواقعة بين 12\10\2017 وحتى 25\12\2017، أعدل لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق− قسم التخطيط والإدارة، الجامعة اللبنانية− كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية− الفرع الأول، 2019.
- فواز ، جمال، **خصخصة المرافق العامة ونظام الـ B.O.T الوجه المعتدل للخصخصة في قطاع الاتصالات**، رسالة أعدت لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية والادارية –قسم التخطيط والإدارة مهني، 2018.

- نصرالله، فرح، **دور الهيئات الناظمة في الإصلاح الإداري والمالي (الهيئة المنظمة للاتصالات في لبنان نموذجًا)**، رسالة أعدت لنيل شهادة الماستر 2 مهني، وظيفة عامة، الجامعة اللبنانية، الفرع الثاني- جل الديب.

مقابلات:

- مقابلة مع السيد أحمد حسين أجرتها الطالبة في 15-2-2021.
- مقابلة مع الوكيل الجمركي السيد محمد زبيب عبر وسيط في 25-1-2021.

مواقع الكترونية:

- أ.ف.ب، **مرفأ بيروت قبل الانفجار من أكثر المرافق فسادًا في لبنان**، الغد، 16 أيلول 2020، تاريخ الدخول 16\9\2021:
- حسين سعد- فوز عبد علي، **الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته**، مجلة الخليج العربي، المجلد 47، العدد 1-2، 2019.
- https://www.bbc.com/arabic/53682305
- معهد لوجستيات الشرق الأوسط للتدريب middle east logistics institute، **الأهمية الاقتصادية للموانئ**، 2-5-2019، تاريخ الدخول: 15-1-2020: www. middle east logistics institute.com
- علوان، نور، **مرفأ بيروت المنكوب.. أهمية تاريخية واقتصادية لا بديل عنها**، 5-8-2020، تاريخ الدخول: 10-1-2021: https://www.noonpost.com/content/37872
- https://alghad.com
- حبلا، أمين، **مرفأ بيروت بين الأمس واليوم.. نهاية مؤلمة لشريان لبنان عبر القرون**، الجزيرة. نت 5-8-2020، تاريخ الدخول:

http://www.aljazeera.com

- إدارة واستثمار مرفأ بيروت، **المنطقة الحرةا القوانين والأنظمة**، 2013، تاريخ الدخول: 19\1\2021: http://www.portdebeyrouth.com/index.php/ar/free-zone-2/rules-and-regulations

- ناصر الدين، نهلا، **حالة قانونية هجينة تحوّل مرفأ بيروت إلى مغارة،** 21-آي-2018، تاريخ الدخول: 6-3-2021:https://www.lebanondebate.com/news/394394

- الحاج حسن، عزة، **مكافحة الفساد بدأت في مرفأ بيروت،** جريدة المدن الإلكترونية، 6-7-2017، تاريخ الدخول: 4-3-2021:https://www.almodon.com

- الدولية للمعلومات، **مرفأ بيروت قطاع عام تديره لجنة مؤقتة منذ 25 عامًا،** 5-5-2015، تاريخ الدخول: 2-3-2021:https://monthlymagazine.com/

- نصر الدين، هلا، **إدارة مرفأ بيروت... صلاحيات متضاربة وهيكلية متداخلة لم تعرف الحوكمة،** مهارات نيوز، 12-8-2020، تاريخ الدخول 4-3-2021: www.maharatnews.com

- المنظمة العربية للأجهزة العليا للرقابة المالية والمحاسبة، **ديوان المحاسبة بالجمهورية اللبنانية،** تاريخ الدخول: 30-3-2021: http://www.arabosai.org/Ar
- الجامعة اللبنانية، مركز الأبحاث والدراسات في المعلوماتية القانونية، المرسوم الاشتراعي رقم9 صادر في 23-12-1954، تاريخ الدخول: 31-3-2021:
- http://77.42.251.205/Law.aspx?lawId=199627&language=ar
- الشرق الأوسط، **قلق الوزراء على صلاحياتهم يعرقل الهيئات الناظمة في لبنان،** 2-10-2019، تاريخ الدخول: 30-3-2021:https://aawsat.com/home/article
- مهنا، سوسن، **صراع الموانئ يخلط الأوراق بين الحلفاء والأعداء،** الاندبندت العربية، 5-9- 2020، تاريخ الدخول: 9-3-2021:
- https://www.independentarabia.com/node/
- وهبة، محمد، **بيروت: أي دور إقليمي؟ لأي اقتصاد؟** جريدة الأخبار، الاثنين 11 كانون الثاني 2021، تاريخ الدخول: 2-6-2021:
- https://alakhbar.com/Issues/298693
- ديوان المحاسبة، **نشأة ديوان المحاسبة،** 18-2-2020، تاريخ الدخول: 31-3-2021: https://www.ida2at.com/beirut-port-lebanon-black-box/

- خطاب، مازن، **مرفأ بيروت باب للفساد والإثراء الشخصي**، 4-4-2020، تاريخ الدخول: 6-3-2021: https://www.aljazeera.net/news/politics/
- السيد، محمد، **مرفأ بيروت: صندوق لبنان الأسود**، إضاءات 5-8-2020، تاريخ الدخول 9-3-2021: http://ida2at.com.lb

▪ BBC News، **انفجار 4 آب**، تاريخ الدخول: 3-5-2021:
https:bbcnews.com

مواقع اجنبيه:

- Ades and Di Tella (1997)، "**The New Economics of Corruption: A Survey and some new results"**، Political Studies، Vol. 45، Issue 3.
- Awwad, Rami, **The Loopholes Used by the Lebanese Importing Companies to Avoid Applying Standard Accounting Regulations**, sagesse university, faculty Of business administration and finance, a thesis submitted in partial fulfillment of the Requirements for the Degree of the Master of Business Administration (MBA), 2014.
- MICHEL, GENTOT, **les autorités administratives indépendantes**, 2éme édition, Montchrestien, Paris.

الفهرس